15e Année ✓ N° 707

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

6 Avril 1912

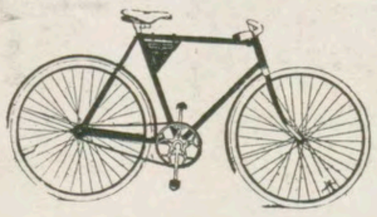
VIE AU GRAND AIR

RENAUX EN HYDRO-AÉROPLANE

Le meeting d'hydro-aéroplanes de Monte-Carlo s'est terminé dimanche dernier par la victoire de Fischer devant Eugène Renaux. ***(Détail technique : Biplan Farman.)***

(Voir page 236)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

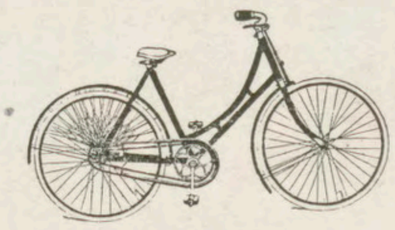


BICYCLETTES pr HOMMES

Neuves, *depuis*... ... ... **130** fr.
D'enfant, *depuis*.. ... ... **80** fr.

FACILITÉS DE PAIEMENT

CYCLES AUTOS



BICYCLETTES pour DAMES

Neuves, *depuis*... ... ... **150** fr.
Fillettes, *depuis* ... ... **90** fr.

FACILITÉS DE PAIEMENT

LA MARQUE

ALBATROS

REPUTÉE DANS LE MONDE ENTIER

AGENTS DANS LES PRINCIPALES VILLES

HENRI BILLOUIN ○Q✠

INGENIEUR - CONSTRUCTEUR

104, AVENUE DE VILLIERS, 104 ⌀ PARIS

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES AUX EXPOSITIONS

91 Victoires sur 92 Courses en 1911

FACILITÉS DE PAIEMENT

CATALOGUE FRANCO

TÉLÉPHONE : 548-03

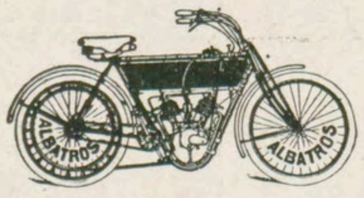
GRAND STOCK DE

Voitures Automobiles d'Occasion

de toutes forces et de toutes marques, vérifiées et mises au point, marche garantie. Photos et prix sur demande.

⌀ ⌀ ⌀

Moteurs Neufs et d'Occasion
Accessoires, Pièces détachées

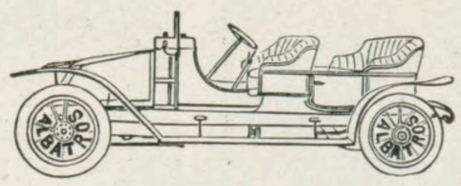


MOTOCYCLETTES

Neuves, *depuis*... ... ... **550** fr.
D'occasion, bon état, toutes marques, *depuis*... ... **150** fr.

TRI-CARS

Occasion, 2 et 3 places, en bon état, *depuis*... ... ... **400** fr.



AUTOMOBILES

Spécialité de voitures à 4 cylindres, complètes, *depuis*... **6.000** fr.

La Vie au Grand Air

N° 707 — 6 Avril 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie April 6th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes

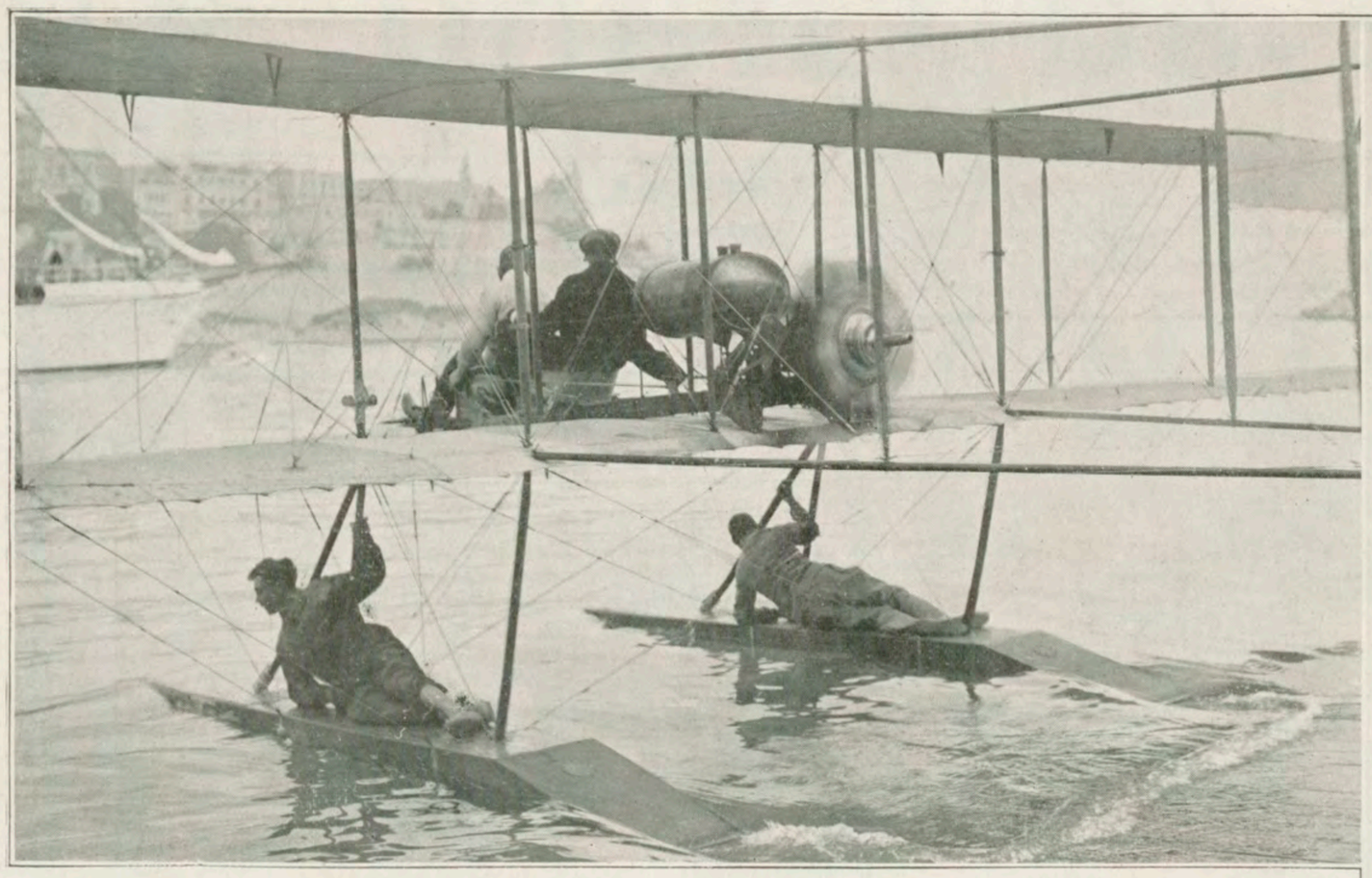
(Photographie de notre envoyé spécial.)

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY. — LE BUT QUI DÉCIDA DE LA VICTOIRE (1)

Après avoir marqué deux essais dans la première mi-temps, les Racingmen voyaient leurs adversaires en réussir deux à leur tour. Mais alors que les Parisiens avaient manqué les deux buts, l'arrière Toulousain Dutour transformait le premier essai de son camp et ce fut ce but qui donna la victoire aux champions des Pyrénées qui triomphèrent, en effet, par 8 points à 6.

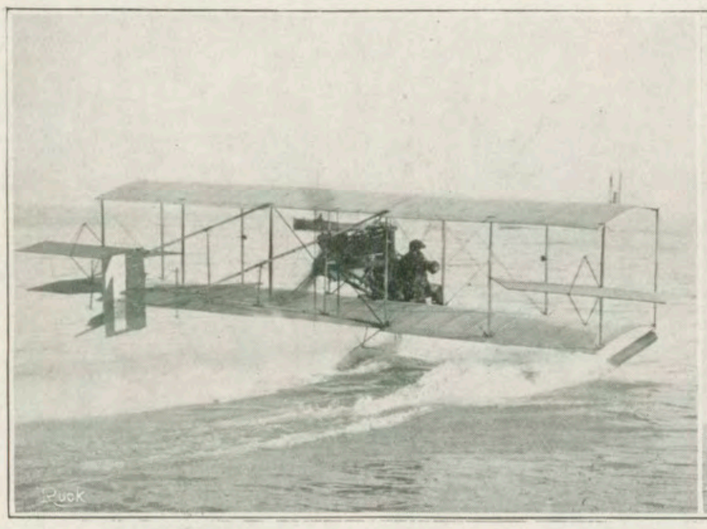
(1) Voir la double page.

LE MEETING D'HYDRO-AÉROPLANES



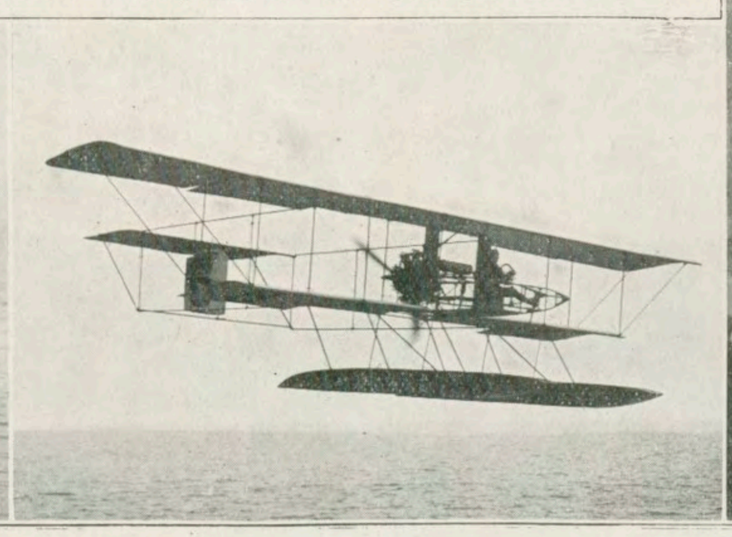
FISCHER AU DÉPART D'UN VOL A QUATRE

Fischer s'est signalé au meeting d'hydro-aéroplanes de Monaco, en remportant la première place avec 112 points 1/10 (*Dét. tech. : biplan Farman, moteur Gnôme, magnéto Bosch, bougies Oleo.*)



PAULHAN AU DÉPART

Louis Paulhan s'est classé troisième du meeting avec 86 points 3/10.

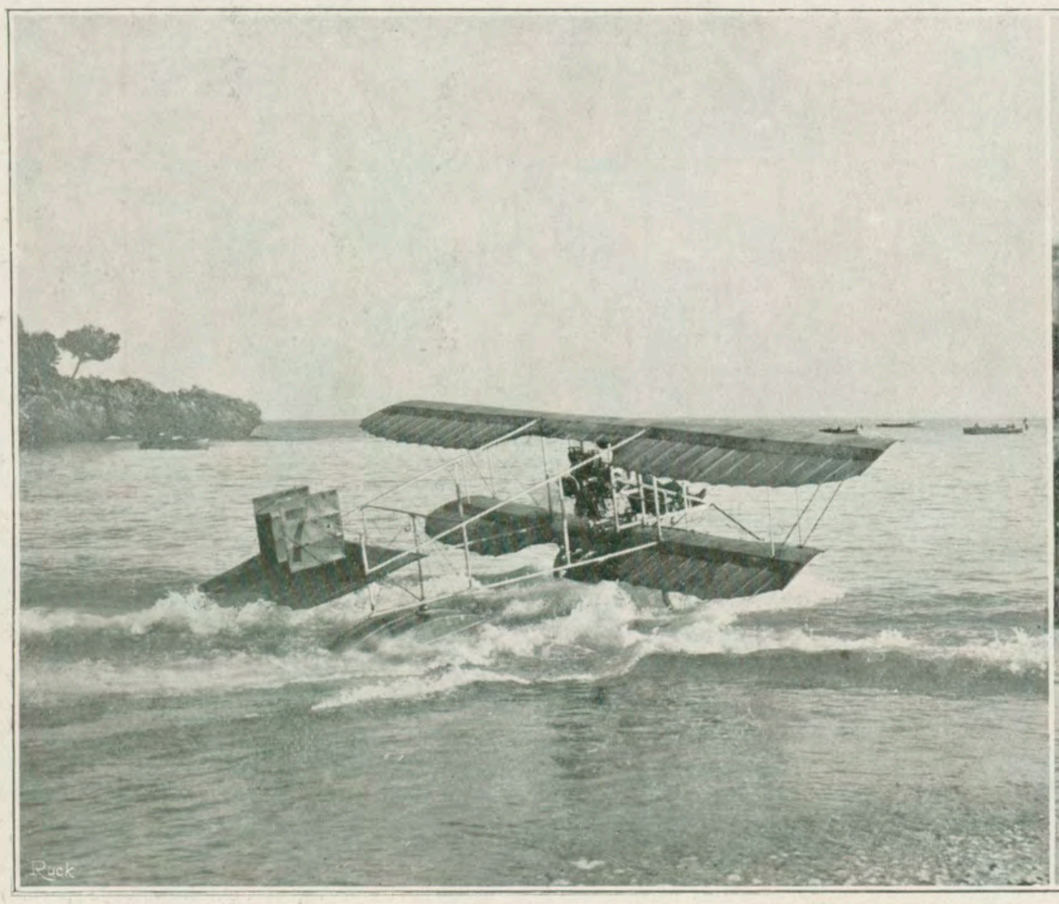


BENOIST

Benoist, après d'excellents débuts, fut victime de la crevaison d'un flotteur.

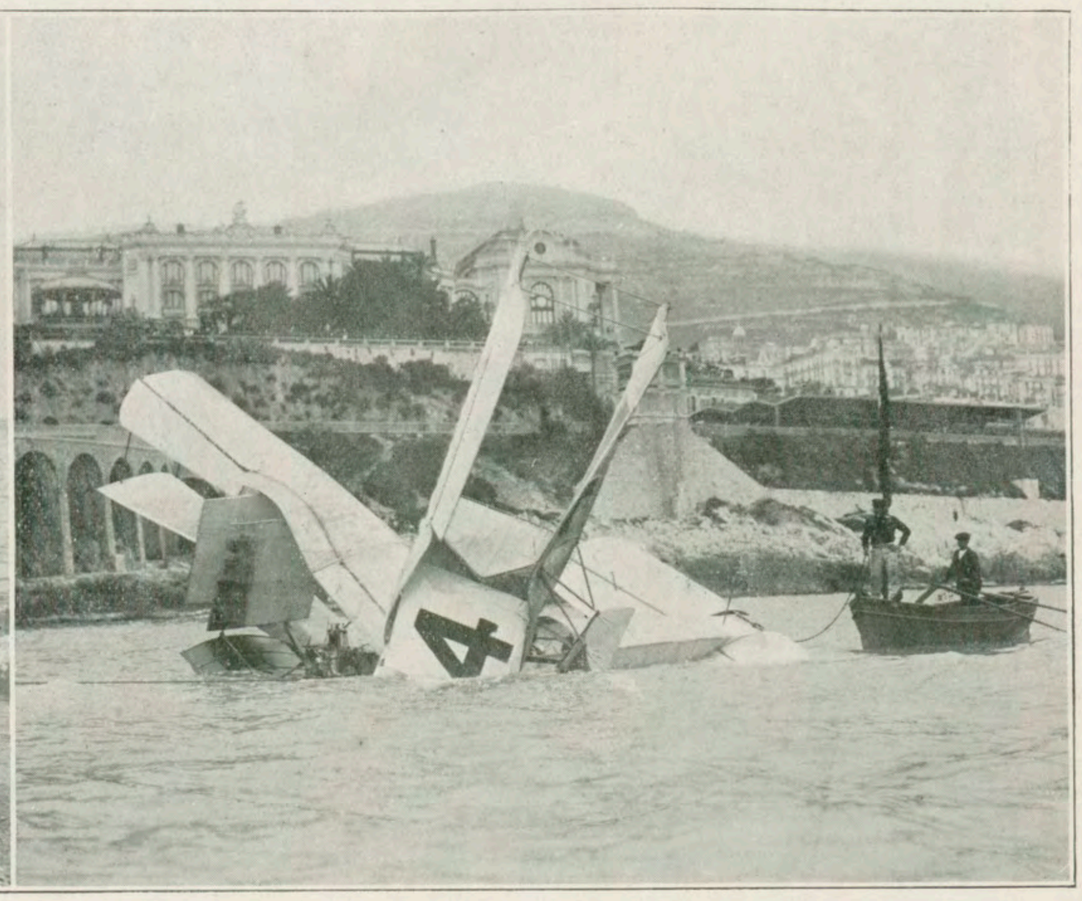
RENAUX FAIT DE LA HAUTEUR

Renaux s'est classé 2e, après de merveilleux vols. (*Détails tech.: biplan M. Farman, magnéto Bosch.*)



CAUDRON AU DÉPART

Caudron, sur son petit appareil, a réussi à finir cinquième du classement avec 85 points, derrière Robinson et devant Benoist.



UN ACCIDENT DE COLLIEX

Colliex n'a pas été très heureux : alors qu'il accomplissait au début de belles envolées, par deux fois il eut des accidents qui l'éliminèrent.

SOMMAIRE

Renaux en hydro-aéroplane .. .. Couverture
Le Championnat de Rugby. Le but qui décida de la victoire 235
Le meeting d'hydro-aéroplanes 236
Ma tournée en Amérique du Sud, par ROLAND GARROS 237
Le recrutement des officiers aviateurs, par le lieutenant Clerc. 237
La mitrailleuse et la flotte aérienne, par le commandant F 237
La saison de Tennis sur la Riviera, par DECUGIS 238
Les canots automobiles, par le Comte RÉCOPÉ 238
Le pays de Galles bat la France 239
Le Carnet du sportsman 240
Le Cross des cinq nations 241
Toulouse gagne le championnat de France rugby .. 242-243
Le match Oxford-Cambridge Le match Abe Attell-Murphy 244
Le pays de Galles a eu peur, par GÉO LEFÈVRE. 245
La culture physique de l'homme, par le Dr HECKEL .. 245
Coup d'œil chez nos voisins 246
Le Bloc-Notes de la semaine 247
Le Mendelisme, par RENÉ RIONDET 248
Après le Prix Delâtre, par STUART.. 248
Les courses de la semaine 249
Le tournoi de tennis Paris-Londres La réouverture de Buffalo 250
La vie d'un Champion du Ring. par JIM JEFFRIES 251
Notre concours de Jeffries 252

AVIATION

Ma tournée en Amérique du Sud (1)

Le métier d'aviateur n'est pas toujours agréable, surtout dans les pays nouveaux.

Je profite d'une grippe qui me retient au lit pour venir causer un peu avec les lecteurs de la *Vie au Grand Air* et leur dire ce que je deviens, puisque vous prétendez que cela peut les intéresser. J'aurais voulu vous envoyer des histoires extraordinaires, mais il aurait fallu que je les invente. Il ne m'est rien arrivé de particulier et je n'ai rien fait de sensationnel. Nous avons tous souffert à Rio de Janeiro de l'organisation rudimentaire de la Compagnie, tant au point de vue du matériel qu'au point de vue du personnel. Audemars et Barrier n'ont pu faire que deux vols chacun depuis notre départ de Paris, faute d'appareils.

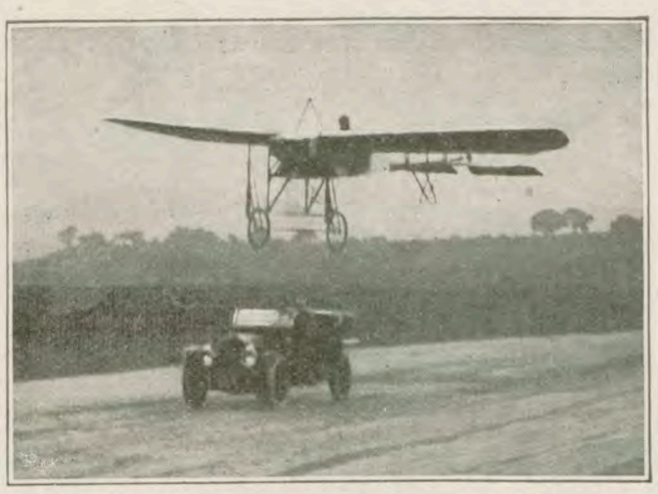
Fort heureusement, j'avais eu la bonne idée d'emporter avec moi mon petit Blériot du record de la hauteur, et j'ai pu travailler. A Rio, j'ai fait une quarantaine de vols en quinze jours, dont un de 1 h. 35, un autre de 2 h. 20 à 2.800 mètres au-dessus des montagnes, 15 vols avec passagers et autant au-dessus de la ville ; j'ai été évoluer environ 5 heures sur Rio, à la grande satisfaction de la foule qui sut nous récompenser de nos peines. J'ai pu sauver ainsi la situation : les recettes brutes, prix inclus, ont donné environ 100.000 francs. Naturellement, la Compagnie a été en perte. Nous avons perdu un temps infini. Il est dommage qu'on n'ait pas économisé deux semaines de séjour sur les quatre perdues, c'était pourtant facile.

Tel est le bilan de Rio de Janeiro. De là, je suis venu seul à Sao Paulo : le reste de la troupe a été préparer l'aérodrome et les ravitaillements de Buenos-Ayres. Je suis à Sao Paulo depuis un mois et je ne m'amuse guère. J'ai fait deux petites exhibitions pénibles. Mon moteur, fatigué à Rio, est maintenant complètement en panne, d'où perte de temps et d'argent : je pouvais gagner ici facilement 50.000 fr. en 15 jours, au lieu de cela, grâce à la malchance, deux petites recettes lamentables, des frais anormaux causés par les efforts pour me *dépanner* et une grosse perte de temps. Enfin, j'attends des pièces et un mécanicien supplémentaire qui doivent arriver dans trois jours. J'espère me rattraper un peu, mais j'aurai quand même perdu près d'un mois.

Il y a un prix créé pour Sao Paulo-Santos et retour, total 120 kilomètres, dont 40 de parcours très dangereux au-dessus des montagnes couvertes de forêts vierges : c'est bien pour moi ! On parle aussi de Sao Paulo-Rio de Janeiro, 400 kilomètres d'un parcours très dur, pas d'atterrissages, un moteur anémique et des ailes peu sûres, étant donné le travail qu'elles ont fourni avec une admirable ardeur, je dois l'avouer, depuis qu'elles sont à mon service. Je vais vous adresser des photographies que j'ai prises en l'air : ça tourne à la monomanie !

La *Vie au Grand Air* nouvelle formule est une merveille : c'est à se demander pourquoi vous ne l'avez pas faite plus tôt. Je tâcherai de vous envoyer des documents intéressants de Buenos-Ayres. Je prépare quelques numéros qui, je l'espère, feront leur petit effet. Dame ! puisque j'ai la réputation d'être un acrobate, il faut bien que je prouve qu'elle n'est pas usurpée.

Je serai de retour à Paris au début de mai, c'est-à-dire dans deux mois. Je compte prendre part aux épreuves de l'année, mais leur création ne semble guère intéresser les Mécènes. L'année dernière, nous ne savions où donner de la tête. A peine une course était-elle terminée qu'il fallait s'occuper d'une autre et se dépêcher d'y prendre part, sans avoir le temps de se reposer. J'en sais quelque chose et je vous assure qu'après avoir fait Paris-Madrid et Paris-Rome, lorsqu'il fallut m'aligner, malade, dans le Circuit européen, je ne savais pas si je pourrais aller jusqu'au bout. Lorsque je me rappelle ces moments, je me demande encore comment nous avons pu résister. Il fallait avoir le feu sacré. Le feu sacré, nous l'avons toujours, ce sont les organisateurs qui n'ont



GARROS FAIT UN MATCH CONTRE UNE AUTOMOBILE

plus le souffle nécessaire. C'était fatal : chacun mettant sur pied une épreuve l'année dernière, les unes nuisaient aux autres. On voulut nous couvrir d'or d'un seul coup... maintenant on nous met au pain sec. C'est là une curieuse façon d'encourager le sport pour lequel tous s'enthousiasment en ce moment. Je ne puis croire que seul le Grand Prix de l'Aéro-Club nous permettra d'essayer nos ailes dans une compétition internationale. Seules les tentatives individuelles sont permises à l'heure actuelle et, étant donné le prix qu'elles coûtent, le temps n'est pas éloigné où chaque homme-oiseau remisera son appareil et cherchera fortune dans une autre carrière. Voilà bien le revers des engouements trop vifs d'un moment.

Mais quittons ce triste sujet. Espérons que l'aviation triomphera de l'indifférence des organisateurs et continuons tous à travailler dans l'attente de jours meilleurs.

Pour en revenir à la *Vie au Grand Air*, nous la lisons assidûment ici, où elle est très répandue. L'Automobile-Club la reçoit régulièrement et elle est très appréciée. J'y ai lu des entrefilets, aimables naturellement, sur nous. Qui diable a pu vous renseigner ? Je ne vous avais pas communiqué ces nouvelles, ne les trouvant pas assez intéressantes. A Buenos-Ayres, cela changera, je l'espère, du moins. Mais je vous avoue que ce n'est pas gai tous les jours le métier que nous faisons.

ROLAND GARROS.

(1) Voir le numéro 702 de la *Vie au Grand Air*.

Le recrutement des officiers aviateurs (1)

L'entraînement est nécessaire à l'aviateur pour lui permettre de bien voler

J'AVOUE avoir éprouvé quelque surprise à lire dans la *Vie au Grand Air* du 15 mars une réfutation d'un de mes articles, écrite par un officier. Celui-ci, gardant l'anonymat, me donne par cela même une leçon de modestie ou peut-être une marque courtoise de dédain. Ma personnalité, sans éclat, mérite l'une ou l'autre, je l'avoue. Mais si j'ai combattu le projet de M. Alfred Leblanc, je suis beaucoup moins à mon aise pour réfuter devant l'opinion publique un camarade, peut-être même un supérieur.

Pour remettre les choses au point, l'article de mon contradicteur ne réfute pas du tout celui que j'ai écrit. Si l'on s'en souvient, en effet, j'ai simplement démontré qu'il était impossible de ne pas demander pendant les deux premières périodes que mon camarade appelle : période sportive et période de préparation militaire, une présence continuelle des élèves aviateurs. Sur ce point, et quoiqu'il en dise, lui et moi, sommes d'accord ; j'estime, et cette appréciation n'est pas seulement personnelle, qu'il faut au moins deux ans pour mener à bien l'instruction pendant ces deux périodes. Quant à la question d'un service mixte dans l'aviation et la troupe pour la troisième période seulement, ce serait à discuter. Mais je tiens à bien dire que les opinions que j'ai émises dans l'article du 20 janvier ne sont pas infirmées par celles de mon camarade qui reporte la question sur un autre terrain.

Si je ne craignais d'encombrer les colonnes de la *Vie au Grand Air*, je discuterais pied à pied l'opinion nouvelle apportée au débat. Je me contenterai de dire que, dans l'état actuel de l'aviation, il existe peu de villes où il y ait à la fois une garnison et un centre d'aviation afin que les officiers puissent exécuter à la fois les deux services ; que je ne crois pas qu'on puisse mener de front un métier aussi passionnant que l'aviation, militaire et une occupation d'officier subalterne, plus terre à terre, où l'initiative s'exerce moins ; de plus, je crois à des obstacles insurmontables dans l'organisation du service mixte, obstacles qui viendraient principalement de la dualité de commandement et, d'ailleurs, une fois le service de l'aviation définitivement organisé, n'y aurait-il point assez de fonctions à l'intérieur de la nouvelle arme pour occuper les aviateurs dans les intervalles de leurs vols ?

Il me reste à traiter la question de l'entraînement moral.

Mon camarade doit être un de ces aviateurs nés qui, en l'air, se sont subitement trouvés dans leur élément ; mais il ne faut pas ériger un exemple particulier en règle générale, et je suis sûr, pour m'être renseigné, qu'à la majorité des aviateurs, chaque vol apprend quelque chose de nouveau. Peut-être existe-t-il actuellement des aviateurs parfaits dès l'origine, je ne suis pas du nombre, je l'avoue bien humblement et je crois que dans un métier aussi grave que le nôtre, il y a moins de « tabarinade » à avouer ses anxiétés et ses défaillances qu'à affecter un héroïsme supra-humain et une infaillible habileté.

Puisque mon camarade assure n'avoir eu en aucune circonstance la légère angoisse que j'avoue avoir éprouvée en remontant en aéroplane après une longue interruption de vol, je suis bien obligé de dire, pour n'avoir pas l'air d'un poltron à ses yeux, mais sans songer à établir un parallèle qui tournerait très certainement à ma confusion, que cette légère angoisse, ne m'a pas empêché, après *trois* mois d'interruption complète de vols et sans le plus petit entraînement préalable, de partir d'Etampes pour Vincennes, le jour de la revue du printemps, de voler à Vincennes dans des conditions très désagréables et de rentrer dans l'après-midi à Etampes sans avoir rien cassé ; et, malgré cet essai personnel, en raison peut-être même de cet espoir, je persiste à croire qu'un entraînement, non pas journalier, mais continuel est nécessaire, car la main se perd pour l'atterrissage et puisque mon camarade dit qu'il faut monter en aéroplane, comme à cheval, oserait-il soutenir que l'entraînement à cheval n'est pas indispensable ?

LIEUTENANT CLERC.

(1) Voir les numéros 696, 698, 705 et 706.

La mitrailleuse et la flotte aérienne

On peut fort bien emporter une et plusieurs mitrailleuses sur un aéroplane (1)

PEUT-ON mettre une mitrailleuse sur un aéroplane ? Malgré la vitesse de l'appareil, les projectiles atteindraient-ils leur but ? Quel serait l'effet du tir sur un dirigeable rigide, type *Zeppelin* ? Telles sont les questions qui ont été posées par un lecteur de la *Vie au Grand Air* et auxquelles je m'empresse de répondre.

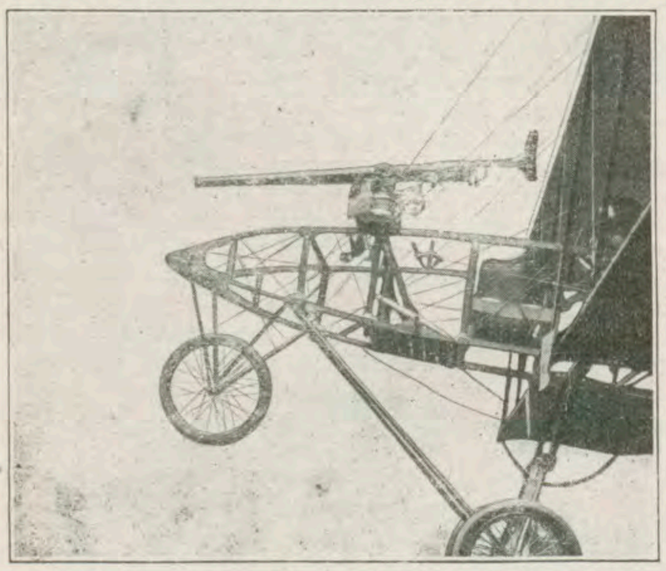
Etant donné d'une part, le poids que peuvent emporter les aéroplanes actuels, d'autre part, la légèreté des mitrailleuses de construction récente (et notamment de la mitrailleuse Maxim légère) on peut facilement emporter une et même plusieurs mitrailleuses sur un aéroplane, comme on l'a fait sur une automobile. Le plus difficile n'est pas du reste d'emporter l'arme elle-même, mais ses munitions ; un modeste approvisionnement de 2.500 cartouches pèse en effet trois fois plus que l'arme elle-même.

Quant à tirer avec une mitrailleuse du haut d'un aéroplane, (comme sur une automobile) c'est une autre affaire, et nous ne croyons même pas que la chose ait jamais été faite. Le tir est cependant possible, mais il offre un certain nombre de difficultés. Il faut tout d'abord que la mitrailleuse et celui qui la

(1) Réponses à une question que nous a posée M. H. de La Forest-Divonne dans le n° 704.

manie se trouvent placés en avant du pilote et de l'hélice, avec un champ de vue étendu. Il faut en outre que, comme à bord de certains bateaux, le champ de tir de l'arme soit rigoureusement et *mécaniquement* limité, pour que les balles ne fauchent point les tendeurs, montants, etc. Il faut encore que l'arme soit montée d'une façon particulière, sur un support élastique pour éviter à l'aéroplane ses réactions extrêmement brutales. N'oublions pas, en effet, que la mitrailleuse est un moteur à explosion, monocylindrique, de plus de 40 chevaux et non équilibré, qui fait 1.200 tours par minute et dont le carburant manque singulièrement de moelleux. Une arme de ce genre ébranle sérieusement le plancher auquel elle est fixée et je plains la carcasse de l'aéroplane auquel on voudrait la relier sans interposer d'intermédiaire élastique convenable. Le problème est donc assez délicat, mais il ne parait pas présenter de difficultés insolubles.

Quand à l'exécution même du tir, elle n'est pas des plus simples. Théoriquement, qu'il s'agisse de tirer d'un aéroplane sur un objectif fixe, ou d'un point fixe sur un aéroplane en marche, la difficulté est la même. Mais pratiquement il est évidemment plus commode de s'installer sur le plancher des vaches, que sur un aéroplane, pour faire du tir de précision. Or, si l'on en croit les revues spéciales et notamment la *Revue militaire Suisse de janvier 1912*, on a bien réussi avec une section d'infanterie, à loger quelques balles dans un aéroplane, mais avec une mitrailleuse, on n'a obtenu pour ainsi dire aucun résultat. Ajoutons qu'en aéroplane la difficulté



MITRAILLEUSE PLACÉE A L'AVANT D'UN BIPLAN

d'apprécier la distance sera encore bien plus grande qu'à terre. Il ne faut donc pas trop, au moins pour le moment, se leurrer d'espérances exagérées.

Quant à la question posée dans la *Vie au Grand Air : Malgré la vitesse de l'appareil les balles atteindraient-elles leur but?* elle demande à être précisée. De quel but s'agit-il ? Si c'est un but fixe et que l'aéroplane tire *en chasse* la difficulté n'est pas augmentée, au contraire, car la vitesse relative du projectile s'accroît de la vitesse de l'appareil. Si l'aéroplane tire *en retraite*, la vitesse des balles sur l'objectif se trouve réduite de la vitesse de l'aéroplane.

Enfin, si deux aéroplanes tirent l'un sur l'autre, c'est le *chassé* qui a l'avantage sur le *chasseur*. Toutefois cet avantage n'est pas énorme, la vitesse de l'aéroplane étant faible par rapport à celle des balles.

Reste une dernière question : *Quel serait l'effet du tir sur un dirigeable rigide du type Zeppelin?*

Ici encore il faudrait préciser. S'agit-il de l'effet du tir sur le dirigeable qui porte la mitrailleuse ou sur celui qui sert d'objectif?

Dans le premier cas, il n'y a qu'à répéter ce qui a été dit plus haut pour l'aéroplane. La mitrailleuse devra être reliée élastiquement à la nacelle du dirigeable, si l'on ne veut pas disloquer celle-ci.

S'agit-il au contraire de l'effet produit par les balles ? On peut dire que cet effet sera, en général, assez médiocre et surtout assez lent à se produire, l'expérience ayant montré que le gaz s'écoulait assez lentement par les trous que les balles font dans l'enveloppe. D'autre part, les *Zeppelin* ont cet avantage que leur enveloppe ne se déforme pas en pareil cas, ce qui fait que leur vitesse ne se réduit pas comme celle des dirigeables souples.

Cependant, avec une mitrailleuse, il pourrait arriver que le tir étant bien groupé, il se produisit de grandes déchirures dans l'enveloppe du *Zeppelin*, auquel cas il y aurait une forte réduction de vitesse et peut être même une catastrophe.

On voit combien toutes ces questions sont complexes et peuvent, suivant le cas, comporter des solutions différentes.

COMMANDANT F.

TENNIS

La saison de tennis sur la Riviera

Les joueurs français furent très brillants

La série des tournois du Midi débutait cette année par Monte-Carlo et c'est là que se trouvèrent les meilleurs joueurs. Wilding y fit son unique apparition car, maintenant qu'il est « in business » ses loisirs sont comptés. Généralement, les quatre ou cinq tournois importants qui se suivent sur la côte comprennent les mêmes joueurs et, suivant les tirages au sort, ceux-ci arrivent tous à se rencontrer. Les différents meetings ont ainsi chacun leur intérêt. Malheureusement pour la dernière saison, Wilding ne joua qu'à Monte-Carlo ; les Allemands Rahe, Robert et Henri Kleinschroth étaient suspendus et en étaient réduits à regarder leurs camarades jouer ; Gobert qui devait venir pour Nice, préférait continuer sa cure de santé en Suisse et enfin R. N. Williams, l'excellent joueur américain de Genève, qui a battu récemment Laurentz, était retenu chez lui par la rougeole. Il ne restait donc comme premiers rôles, que le joyeux Comte Salm, Germot, les frères Allen, un peu démonétisés ; Wallis-Myers le redoutable théoricien et le signataire de ces lignes.

A Monte-Carlo, le tirage au sort fit mal les choses, répartissant les meilleurs joueurs du même côté et donnant ainsi des finales sans intérêt. La meilleure rencontre du tournoi fut la demi finale du simple entre Decugis-Wilding ; celui-ci gagna de justesse après un très beau jeu de part et d'autre, mais finalement, la force de résistance du colosse australien l'emporta. A noter également que Freeborn-Zambaux, les joueurs Parisiens bien connus, arrivèrent en finale des doubles contre Decugis-Germot, après s'être offert le luxe de battre l'excellente équipe des frères Allen. Au cours de ce tournoi, disparaissait une des meilleures joueuses, Mme Satzger (ex Mme Neresheimer) qui se déboitait le genou à la suite d'une chute de ski faite quelque temps auparavant en Suisse. Il restait bien Frl. Rieck, la championne allemande, mais, sauf à Menton, elle n'inquiéta pas Miss J. Tripp, l'excellente joueuse anglaise.

Suivaient les tournois de San Remo et de Menton, l'un était trop loin et l'autre peu intéressant. Aucun des cracks n'y prit part et ils furent l'apanage des frères Allen et de Saillard.

Avec Nice l'intérêt reprenait ; Decugis revenait de Paris, Germot sortait de son ermitage de la Napoule et Chancerel, en progrès à chaque tournoi, devenait intéressant à suivre. Et de fait, il mit E. R. Allen en danger dans le simple. Avec un peu plus d'expérience il le battait. Mais Germot veillait, et au prochain tour l'Anglais fut éliminé. Et, pour la première fois, on avait une finale à Nice entre deux Français ; évidemment un match Decugis-Germot n'était pas une nouveauté, mais les vieux hivernants anglais qui tous les ans, venaient, presque par patriotisme, applaudir la victoire d'un des leurs dans le « championnat du sud de la France » se regardaient tout étonnés de voir que les Français aussi voulaient avoir leur place au soleil.

Enfin, Cannes fut encore un succès pour les joueurs Français ; même rencontre Decugis-Germot en finale du simple, troisième victoire successive en double de ceux-ci qui allèrent même jusqu'à ne pas perdre un set sur la Riviera.

Ce fut alors le « rush » pour Paris, à cause des championnats de France qui nous rappelaient.

Et la saison 1912 de la Riviera, si elle n'a pas été extraordinaire comme rencontre de champions réputés, au moins aura prouvé que les joueurs français sont constamment en progrès et, que dans tous les meetings, ils sauront défendre leurs chances avec succès.

MAX DECUGIS.

YACHTING-AUTOMOBILE

Les canots automobiles[1]

(Suite)

La marine française est la seule n'ayant pas de canots automobiles

Le moteur marin est donc moins compliqué à concevoir que le moteur de voiture. Pourquoi, alors, les constructeurs n'ont-ils pas poussé leurs études ? La raison est bien simple, c'est qu'on vend en France à peine un canot contre cent voitures. Ces dernières se fabriquent en séries, le châssis complet forme un tout et l'ensemble se vend avec gros bénéfices. Les carrossiers qui habillent les châssis, sont nombreux, puisque ce sont presque tous d'anciens carrossiers de voitures ; ils ont acquis un art incomparable pour présenter, sous des vernis alléchants, des autos qui coûtent cher. Tout, dans l'ensemble d'une automobile concourt à hypnotiser l'acheteur et à alléger son portefeuille d'une liasse importante de billets bleus.

Le canot automobile ne permet pas ces folies ; la coque, quelque luxueuse qu'elle soit, est faite avec des éléments qu'on voit sur les deux faces, dont on peut facilement estimer la valeur : quant au moteur, on a pu le peser avant de le mettre en place, on en connaît aisément le prix. Un constructeur de canots automobiles ne peut donc pas vendre sa marchandise à des prix aussi élevés que ceux de son collègue le constructeur d'autos. Et puis, les personnes qui veulent faire du canot automobile ont déjà fait peu ou prou du canotage, à l'aviron ou à la voile ; ils la connaissent dans les coins, comme on dit, ils savent discuter ce qu'ils veulent et ne se livrent pas pieds et poings liés au fournisseur.

En automobile, c'est une autre affaire. Tel client, qui n'avait pas encore osé se payer un cheval à l'écurie et un cocher servant à table les jours d'extra se décide un jour à avoir une auto comme M. X. Il va d'abord faire un tour dans un de ces luxueux salons automobiles qui s'ouvrent tous les ans et en sort la tête éperdue par les splendeurs qu'il a vues, la cervelle en bouillie par les boniments qu'on lui a faits à tous les stands, et un beau matin, il entre dans un garage qu'un ami lui a recommandé et en sort propriétaire d'une magnifique 17-73 de la marque Y, l'esprit soulagé d'un grand poids et le porte-monnaie aussi.

Il ne faudrait pas croire que, à l'étranger, on se soit spécialisé uniquement dans le moteur pour canots automobiles. On n'a pas été long à comprendre que ce moteur marin pouvait rendre des services considérables soit à l'industrie de la pêche, soit à celle des transports, soit, enfin, à la marine de guerre.

Les Danois et les Suédois ont conçu des moteurs aux huiles lourdes qu'on trouve maintenant sur toutes les barques de pêche et les grands chalutiers. C'est un de ces derniers, sans doute, que l'escadre russe a rencontré dans la mer du Nord au départ de son périple vers le Japon et qu'elle a coulé si malencontreusement, le prenant pour un torpilleur ennemi.

Les moteurs Diésel se construisent dans tous les pays et on les met non seulement sur les submersibles mais aussi, en Angleterre et en Allemagne, sur les torpilleurs. Ne dit-on pas que l'un des futurs Dreadnoughts allemands serait muni de quatre groupes de Diésel réalisant 48.000 chevaux? L'absence de fumées pour les unités d'une escadre est d'une utilité incontestable, soit pour ne pas s'exposer à la canonnade de l'ennemi avant même qu'elle ait paru à l'horizon soit pour ne pas laisser dans l'atmosphère, souvent pendant douze heures, des traces de son passage.

Un moteur d'automobile qui marcherait sur route vingt-quatre heures sans arrêt serait considéré comme un phénomène, un moteur marin doit marcher sans interruption pendant une semaine et plus. La Compagnie de transports maritimes danoise, l'Est Asiatique, va faire l'expérience d'un paquebot de 7.500 tonnes pour le service de Copenhague à Bangkok. Ce paquebot, le *Selandia* dont la *Vie au Grand Air* a donné de si intéressantes photographies aura comme moteur deux groupes Diésel de 1250 chevaux chacun et portera dans ses soutes pour l'aller et le retour, 900 tonnes de pétrole seulement. Que de place disponible pour la cargaison! Que de sérénité dans l'esprit des directeurs de cette Compagnie devant les grèves de charbon qui menacent tous les pays! Le prince de Waldemar a tenu à solenniser le départ de ce paquebot ultra-moderne, en restant à son bord jusqu'à la limite des eaux danoises.

Une dernière raison, enfin, de la défaveur que subit le canot automobile en France, c'est la quantité d'écluses qu'il faut franchir quand on veut faire une promenade un peu lointaine. Ce n'est pas que le charme manque aux paysages qu'on découvre sur les rivières et les canaux mais ce qui gâte le voyage c'est le temps perdu, les échouages fréquents et le nombre restreint des ports d'amarrage qu'on a à sa disposition même dans les villes un peu importantes.

L'auto n'a pas ces inconvénients et si la route a tué la rivière, on peut bien dire aussi que l'automobile a tué le canot.

Mais il ne faut pas désespérer de l'avenir, le canot automobile peut se développer en France si la Marine veut faire pour lui le magnifique effort que la Guerre vient de faire pour l'aéroplane. Qu'elle le prenne donc sous sa protection, qu'elle n'exige de lui que ce qu'il peut donner, mais surtout qu'elle sache exactement ce qu'elle désire. Tous les constructeurs répondront à son appel et M. Delcassé, une fois encore, aura fait une œuvre énergique.

COMTE RÉCOPÉ.

Président de l'Association Internationale de Yachting Automobile.

(1) Voir le n° 706.

LE PAYS DE GALLES BAT LA FRANCE

LANE
Le ballon vient d'arriver à Lane qui s'en empare

DÉGAGE
et dégage en touche.

LE BUT N'EST PAS RÉUSSI
Lesieur, sur une passe de Lane, vient de réussir le premier essai pour la France ; malheureusement, l'essai mal placé, la balle très boueuse ne permirent pas de réussir le but.

LE CAPITne DE L'ÉQUIPE GALLOISE
Le capitaine du Team gallois T. H. Vile, de la célèbre équipe de Newport, dirigea très bien son équipe. Il trouve les Français en grand progrès.

SORTIE DE MÊLÉE AUX GALLOIS
Le ballon vient de sortir aux Gallois, mais les avants français, qui ont dominé manifestement les avants adverses, ont déjà rompu la mêlée. La victoire est finalement revenue aux poulains de T. H. Vile qui triomphent par 14 points à 8. A la mi-temps, les Français menaient par 8 points à 6, mais dans la seconde partie du jeu, ils se ressentirent de la fatigue du voyage.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Ceux qui suivent depuis vingt ans l'évolution du sport en France, à qui le triste privilège de l'âge vaut d'avoir été au nombre des adeptes de la première heure, qui subirent le mépris de la foule, les railleries de leurs proches sont bien récompensés aujourd'hui. Non pas seulement par le développement inespéré de l'idée qu'ils ont lancée, par la diffusion dans les masses des théories qu'ils ont soutenues, mais aussi par les succès remportés par nos représentants dans les épreuves internationales. Nous avons le nombre, ce qui au point de vue de l'éducation physique générale était le résultat à souhaiter, mais nous avons aussi la qualité. Et c'est là ce dont doit se réjouir le cœur de tout bon sportsman.

Après Carpentier, après Ledoux, triomphant de leurs adversaires anglais ou américains, voici Bouin qui, pour la deuxième fois, remporte la première place dans le Cross des Cinq Nations, battant les meilleurs coureurs du Royaume Uni. En cyclisme, notre supériorité incontestable est depuis longtemps affirmée, au point qu'il n'y a plus en Angleterre, d'où vinrent pourtant nos maîtres, les Linton, les Ewards, les Harris et plus haut dans l'histoire, les Furniwall, les Cortis, un seul coureur professionnel. Si, dans l'aviron, la question peut rester indécise, par suite des réglements étroits qui empêchent un homme comme Delaplane d'aller courir à Henley, elle pourra peut-être être tranchée à Stockolm aux jeux olympiques.

Reste le football. Là, nous avons encore beaucoup à apprendre. Et c'est là le dernier domaine que nos amis d'Outre-Manche comptent bien conserver longtemps, encore, après que nous les aurons dépouillés de tous les autres. Mais déjà n'avons-nous pas vu les nôtres résister « plus longtemps, a-t-on dit, que n'importe quelle autre équipe » au team redoutable des Gallois. Que n'a-t-on pas dit de la supériorité des Anglo-Saxons pour ce jeu d'équipe? Oui, les brillantes qualités des Français, peut-être, pourraient l'emporter pour ce qui constitue un effort individuel, mais pour un effort d'ensemble et anonyme, il fallait la discipline anglo-saxonne, s'accommodant mal des fantaisies du caractère latin.

Et voici que précisément, en France même, ce ne sont ni les Flamands, ni les Normands, ni même les Parisiens ; ce sont ceux du Midi qui l'emportent. Bayonne, Toulouse, Bordeaux, voilà les citadelles du ballon ovale. La théorie est donc fausse. Ou bien est-ce le vieux sang d'Eléonore d'Aquitaine qui a parlé ?

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 7 AVRIL. — Automobile. — Course Marseille-Nice.

DIMANCHE 7 AVRIL. — Cyclisme. — Paris-Roubaix

DIMANCHE 7 AVRIL. — Cyclisme. — Réunion au Parc des Princes.

DIMANCHE 7 AVRIL. — Hippisme. — Auteuil. — (Prix du Président de la République).

LUNDI 8 AVRIL. — Football Rugby. — Match France-Angleterre.

LUNDI 8 AVRIL. — Hippisme — Longchamp (Prix de Fontainebleau).

JEUDI 11 AVRIL. — Hippisme. — Courses à Auteuil.

SAMEDI 13 AVRIL. — Boxe. — Séance au Wonderland.

Les aviateurs au Maroc.

Nous avons reçu des nouvelles de l'expédition française d'aviation au Maroc, à laquelle prennent part le capitaine Clavenad et les lieutenants Van den Vaero et Do-Hu. Nous extrayons le passage suivant d'une lettre que nous a adressé un de nos correspondants de Casablanca :

« Le champ d'aviation est clôturé à cent mètres environ du hangar et il est formellement interdit d'y pénétrer. Sur les clichés que je vous enverrai, vous n'apercevrez donc pas de sujets indigènes qu'on ne peut d'ailleurs pas faire poser, même à prix d'argent tant ils ont peur des appareils photographiques. J'ai offert trois francs à deux Arabes pour se placer à côté d'une automobile. Ils n'ont pas voulu. Charmant pays !...

« La section d'aviation a été invitée avant-hier par les sous-officiers de l'infanterie coloniale. C'était une manifestation toute platonique, d'ailleurs, contre le mauvais vouloir dont l'Etat-Major n'a cessé de faire preuve à l'égard des troupes aériennes et contre l'isolement significatif dans lequel elles sont tenues. Les officiers de l'Etat-Major soulèvent des difficultés à tout moment, par exemple pour accorder les indemnités que le ministre avait pourtant décidées. »

Nous devions nous attendre à cette jalousie vis-à-vis de nos courageux aviateurs. Fort heureusement sûrs de leur valeur, ils n'en concevront pas une émotion exagérée !

Et on se plaint de la vie chère !...

Dimanche dernier, a été organisée à Cesson une grande manifestation en l'honneur de l'aviateur inventeur Moreau pour lui permettre de doter la cinquième arme d'un appareil à deux places. Voici quelques extraits du programme et des tarifs : « Démonstration de l'Aéro-Stable, par l'aviateur inventeur. Prix d'entrée dans l'enceinte réservée 0 fr. 20, donnant droit à une carte postale illustrée représentant l'aviateur Moreau et son appareil. A 6 heures, apéritif d'honneur. A 8 h. 30, conférence avec projections par l'aviateur. Sujet : de l'aviation des temps les plus reculés à nos jours. De son appareil en particulier. La conférence sera suivie d'un bal de nuit. Prix d'entrée : 0 fr. 50 : places réservées, 1 franc ». L'aviation depuis les temps les plus reculés ? Après tout, Adam et Eve faisaient peut-être de l'aéroplane au Paradis terrestre ? Sait-on jamais !

Brégi et les cartes postales.

Nous avons reçu la lettre suivante qui montre l'enthousiasme du public pour l'aviation et les aviateurs :

» Mon cher Joker,

« Il y a quelques jours, j'étais dans une vente de charité. Mon attention fut attirée par une personne qui criait : « Dix et vingt francs, la carte postale ! » Je m'approchai de la vendeuse et je vis des cartes représentant le sapeur Henri Brégi et signées de sa main. 10 francs avec sa signature, 20 francs avec sa devise : « Volo sicut volo » (Je vole comme je veux). Il y en avait une quinzaine et le soir elles étaient toutes vendues. Trouvant cette invention plaisante, je me suis permis de vous la relater. Elle fera fureur dans les ventes de charite.

« A. Maror. »

Brégi est plus heureux dans les ventes de charité qu'au régiment où, malgré son merveilleux raid de Casablanca à Fez, ses prouesses du Concours militaire et du Camp de Mailly, il est toujours premier soldat et n'a pas la moindre décoration.

Les oiseaux de France.

MM. Ernest de La Tour, pour les paroles, et Jean de La Tour, pour la musique, viennent de publier une valse chantée pour glorifier les « oiseaux de France » La grandeur du sujet et la valeur des auteurs en garantissent le succès.

Pour un grand inventeur.

Le grand Fernand Forest, le créateur des moteurs modernes, modifiés légèrement dans la forme, non dans le principe, employés dans les voitures, les canots, les dirigeables, les aéroplanes et les sous-marins, se trouve dans une situation voisine de la misère. On lui a donné, après combien d'efforts, la Légion d'honneur, mais le pauvre homme n'a pas le lendemain assuré dans sa vieillesse. L'Association des petits fabricants et inventeurs français a voté une somme de cent francs en sa faveur. Mais le Gouvernement ne pourrait-il pas s'intéresser à cet inventeur de génie ? Qu'attend-on pour rendre justice à celui grâce auquel la locomotion mécanique a connu un tel succès ?

Un ouvrage utile.

L'Union Vélocipédique de France vient de publier le Livre d'Or du sport cycliste, nouvel ouvrage annuel, luxueusement édité, qui contient le portrait de tous les champions et, chose plus utile, le palmarès complet de toutes les épreuves et de tous les records depuis les débuts du cyclisme jusqu'à aujourd'hui. Cette brochure est indispensable à tous les sportsmen et il n'est pas douteux qu'elle remporte le succès qu'elle mérite.

Elle a fait 2.500 fois le tour de la terre.

On estime à 15 millions le nombre de bicyclettes en service dans le monde entier. C'est un chiffre approximatif et sans doute inférieur à la réalité. Mais, si l'on veut bien l'admettre comme exact et supposer que, par un de ces prochains beaux dimanches — nous en aurons — le tiers des cyclistes accomplit dans sa journée un parcours de 20 kilomètres, ils auront ainsi couvert 100 millions de kilomètres, soit 2.500 fois le tour de la terre, soit environ 80 milliards de tours de roue.

Le statisque est éloquente qui porte sur le mouvement !

Un champion qui mérite de l'être.

Johnny Kilbane qui vient de battre Abe Attell et de s'attribuer le titre de champion du monde des poids plumes, est un jeune garçon qui aura 23 ans le 18 avril prochain. Elevé dans d'excellents principes par une famille pauvre, il a perdu sa mère il y a longtemps et a pris à sa charge son père, aveugle, pour lequel il a une grande affection. Marié à une charmante Irlandaise et père d'un petit baby de 10 mois, il réalise le type du bon fils, bon mari et bon père. Sympathique à tous, très simple et très loyal, il n'a pas un ennemi et personne ne songe à lui envier ses succès, tant il les mérite. Et ce sont là qualités si rares chez les réels champions, qu'il était bon de le noter.

Carpentier chez Maeterlinck.

Cette petite anecdote est dédiée à ceux qui considèrent que pour être champion de boxe, il faut avant tout posséder une âme de brute.

Quelques jours avant son départ de la Côte d'Azur, Carpentier se trouvait au café en compagnie de son fidèle manager, François Descamps. Bientôt entrèrent deux littérateurs, l'un était Maurice Maeterlinck, l'autre G. Maurevert. Celui-ci était le cicerone du grand écrivain. Il fit les présentations et invita le jeune champion et son professeur, à déjeuner en compagnie de l'auteur de *Péléas et Mélisandre*.

Et voilà comment nous aurons peut-être bientôt une nouvelle œuvre du lauréat du prix Nobel, sur la boxe, grâce à la collaboration technique du champion d'Europe.

La loyauté d'Abe Attell.

On a l'habitude, lorsqu'un match de boxe se dispute pour le titre, de ne donner la victoire au prétendant que s'il a mis knock-out son adversaire ou s'il l'a battu de telle sorte que le détenteur ne puisse en appeler. L'autre jour, lorsque Johnny Kilbane a triomphé d'Abe Attell pour le championnat du monde des poids plumes, non seulement il eut l'avantage d'un bout à l'autre des vingt rounds, mais il fut victime de nombreuses déloyautés. Attell lui immobilisait les bras, lui tirait le gauche dans les corps-à-corps et essayait de le faire tomber, lui ouvrait au seizième round l'arcade sourcilière gauche d'un coup de tête et au commencement de cette reprise, arrivait au combat le corps couvert de graisse pour faire glisser les coups. L'arbitre était obligé d'arrêter la rencontre pour le faire essuyer. Ces mœurs ne sont-elles pas charmantes ?

La mort de Garrett.

Le sport du rugby vient de compter une victime de plus. L'excellent joueur anglais Garrett, du Stade Bordelais, avait reçu un coup de tête dans le ventre l'autre dimanche au cours d'un match entre Périgueux et Cognac. Il avait été transporté à l'hôpital de Périgueux où il avait subi l'opération de la laparatomie, mais sans succès, et le mercredi, il mourait. Fils d'un riche négociant, Garrett était venu à Bordeaux il y a six mois, environ dans le but d'apprendre le français. Il était âgé de 22 ans. Pauvre garçon !

Nouvelle à la main.

L'Office des brevets allemands vient d'enregistrer plusieurs inventions destinées à faire sensation. Citons-en quelques-unes : 1° Machine à battre les cartes, sans que nul puisse faire sauter la coupe : précaution parfois utile.

2° Machine à vieillir les fromages.

3° Machine à compter les billets de banque.

4° Machine à donner des mouvements de roulis aux baignoires.

Voilà qui serait intéressant pour ceux qui désirent s'entraîner au mal de mer.

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 25 AU 31 MARS 1912

AÉRONAUTIQUE

DIMANCHE 31 MARS. — Monaco. — Le meeting d'aéroplanes s'est terminé par la victoire de Fischer, avec 112 points, devant E. Renaux deuxième (102 points), 3. Paulhan (86 points), 4. Robinson (71 points), 5. Caudron (65 points), 6. Benoist (50 points.

CYCLISME

JEUDI 28 MARS. — Berlin. — Les six jours de Berlin sont gagnés par Rutt-Stol, avec 4.260 kil. 666 m. devant Lorentz-Saldon, Root-Moran, Poulain-Miguel, etc.

DIMANCHE 31 MARS. — San Remo. — La course Milan San-Remo est revenue à Pélissier en 8 h. 37 m. devant Garrigou, Masselis, Blaise, etc.

DIMANCHE 31 MARS. — Paris. — Vélodrome Buffalo. *Course d'amateurs* (3.000 m.) : 1. Bey, 2. Masson, 3 Binand. — *Grand Prix d'ouverture* (1.000 m.) : Dupré, 2. Pouchois, à une longueur, 3. Friol, à 2 longueurs. — *La Roue d'Or* (série de 20 kil. finale de 50 kil. derrière moteurs). 1re série : 1. Darragon en 16 m. 16 s. 2e série : 1. L. Didier, en 16 m. 28 s. 1/5. 3e série : 1. Guignard, en 16 m. 52 s. 3/5. — *Finale* : 1 Darragon, en 40 m. 46 s 3/5 ; 2. Guignard, à 4 tours ; 3. L. Didier, à 8 tours.

ATHLÉTISME

LUNDI 25 MARS. — Newport. — Le match France-Pays de Galles a été gagné par l'équipe de Galles, qui marque 14 points (4 essais et 1 but) à 8 points (2 essais et 1 but).

SAMEDI 30 MARS. — Boxe — Paris : Badoud bat Dick Lee en dix rounds ; Max Robert bat Marthuin, en 15 reprises et s'adjuge le titre de champion de France, poids lourds.

SAMEDI 30 MARS. — Edimbourg. — Cross-Country : Le Cross international qui mettait aux prises, sur 10 milles, les meilleurs champions pédestres d'Angleterre, d'Irlande, d'Ecosse, de France et de Galles, a été gagné par J. Bouin (Français) en 51 m. 46 s. devant Scott (Anglais), Hibbins (Anglais), Wallack (Ecossais), O'Neil (Irlande), Keyser (Français), etc.

DIMANCHE 31 MARS. — Rugby. — Toulouse : La finale du Championnat de France, qui opposait le Racing Club de France et le Stade Toulousain, est revenue à l'équipe Toulousaine, par 8 points à 6.

LAWN-TENNIS

VENDREDI 29 MARS — Londres. — Le match Paris Londres est gagné par les joueurs anglais, qui s'adjugent 11 victoires contre 9 aux Parisiens.

HIPPISME

MARDI 26 MARS — Maisons-Laffitte. — *Prix Delâtre* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Houli, à M. Achille Fould (Ch. Childs), 2. Montrose II, 3. Galion d'Or. P. M. : gag. 348 fr. 50 ; pl. 34 fr. 50, 13 fr. 50, 46 fr. Une longueur, une encolure, trois quarts de longueur.

JEUDI 28 MARS. — Auteuil. — *Prix Fould* (haies 3.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Grimaldi, à M. Goudchaux R. Sauval, 2. Joyeux V, 3. Tripabero. P. M : gag. 81 fr. 50 ; pl. 18 fr., 13 fr. Demi-longueur, 6 longueurs, 10 longueurs.

DIMANCHE 31 MARS. — Auteuil. — *Prix Murat* (steeple, 4 500 mètres, 30.000 francs) : 1. Désopilant, au baron M. de Waldner (E. Doux), 2. Sea Lord, 3. Tricoche. P. M. : gag 78 fr. 50 ; pl. 21 fr. 50, 23 fr., 21 fr. 50. Trois quarts de longueur, une longueur et demie. — *Prix Marignan* (haies, handicap, 3 100 mètres, 10.000 francs). 1. Infortuné, au vicomte d'Harcourt (N. Turner), 2. Roghui, 3. Va Tout. P. M. ; gag. 174 fr. 50 ; pl. 76 fr., 86 fr. 50, 24 fr. Deux longueurs, deux longueurs et demie.

YACHTING

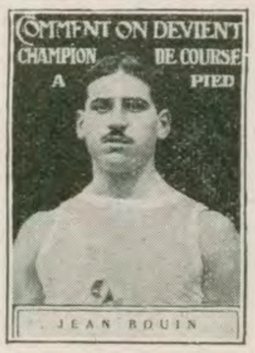
DIMANCHE 31 MARS. — Joinville. — Course d'ensemble (deux tours parcours) : 1. *Tita*, à M. Neumayer, en 40 m. 48 s. ; 2. *Flûte*, à M Constant, en 49 m. 58 s., 3. *Mouette*, à M. Belzane, en 5 m 16 s.

Course d'ensemble. Série A (trois tours de parcours) : 1. *Bonne-Aventure*, à M. Taverna, en 34 m. 57 s. ; 2. *Bob*, à M. Binet, en 35 m. 55 s. ; 3. *Radium*, à M. Richard, en 39 m. 59 s. ; 4. *Feu-Follet*, à M. Chamiot, en 40 m. 1 s.

PISTOLET

VENDREDI 29 MARS. — A l'*Assaut au pistolet* (balles Devillers), 191 balles sur 276, ont touché les adversaires en présence. Gagnants des poules : Rumeau, Desbrière, Fouquet de Belle-Isle, Alcobendas. Les poules auront lieu au Jardin de Paris, à partir du 5 avril.

CE QU'IL FAUT LIRE



Comment on devient champion de courses à pied, par Jean Bouin. Collection sportive à 1 fr. 25.

Comment je suis devenu champion d'Europe de boxe, par Georges Carpentier. Le volume, 1 fr 25.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE CROSS DES CINQ NATIONS

JEAN BOUIN TRIOMPHE POUR LA SECONDE FOIS

Samedi dernier, à Edimbourg, s'est disputé le Cross annuel des Cinq Nations. Le brillant champion, Jean Bouin, recordman du monde de la demi-heure, a triomphé pour la seconde fois consécutive. Il a couvert les 15 kilomètres en 51 m. 46 s., battant très facilement Scott. L'Angleterre a pris la première place par équipes avec 41 points, la France ne se classant que 4e avec 123 points, malgré les belles courses de Jean Bouin (en bas) et de Keyser (en haut) qui termina 6e.

LA VIE AU GRAND AIR

TOULOUSE, POUR LA PREMIÈRE FOIS, GAGNE LE CHAMPIONNAT DE RUGBY

(Photographies de notre envoyé spécial.)

1

2

3

4

5

6

7

DEPUIS 1902, LE RACING, DEPUIS 1909, TOULOUSE, N'AVAIENT PAS FIGURÉ DANS LA FINALE

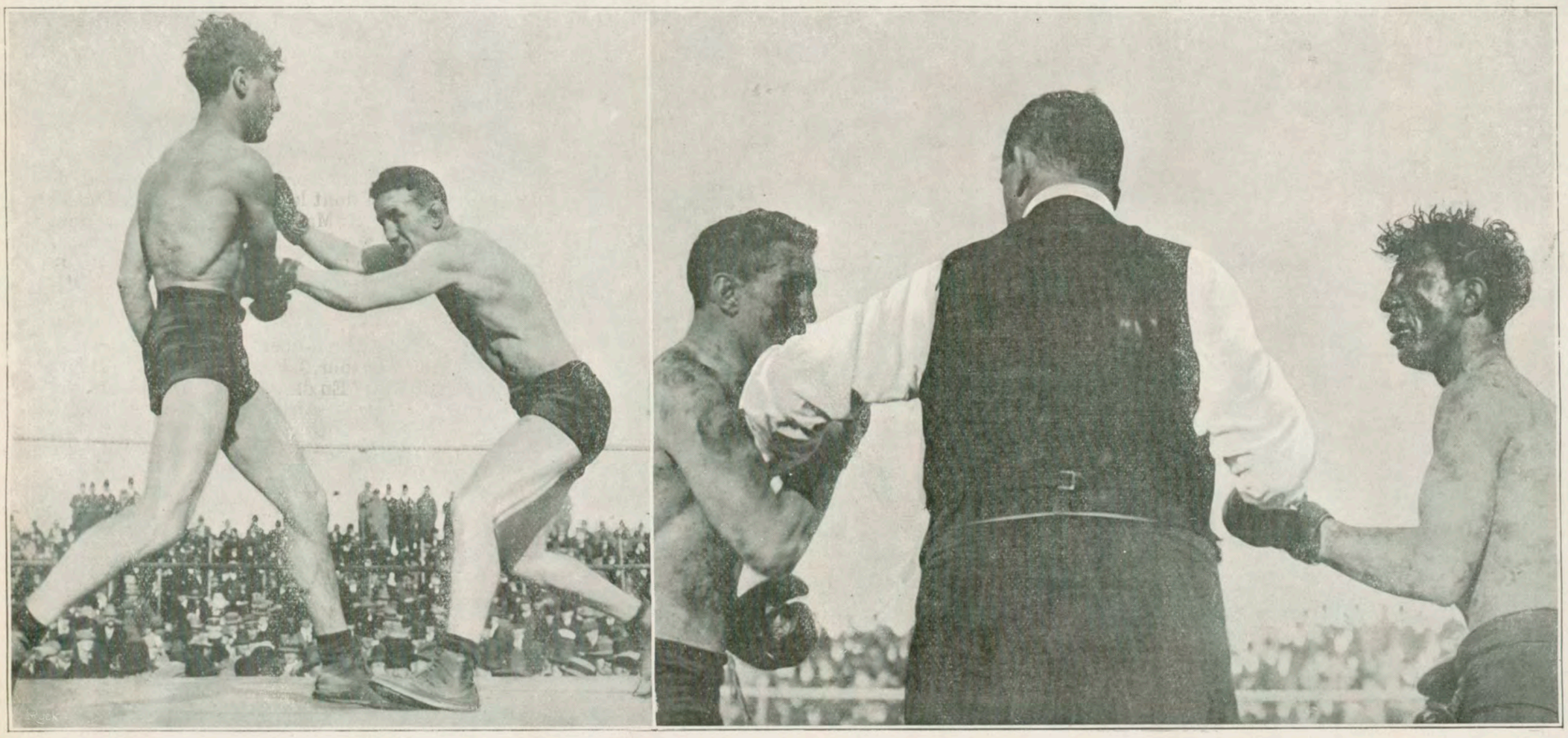
La finale du Championnat de France de football rugby se disputait, dimanche dernier, à Toulouse, entre le Stade Toulousain, champion des Pyrénées, vainqueur du Football Club de Lyon, et le Racing-Club de France, champion de Paris, vainqueur du Stade Bordelais. Après une partie très disputée, la victoire est revenue à Toulouse qui triompha par 8 points à 6. La première mi-temps fut tout à l'avantage du club parisien qui réussit à marquer 6 points (deux essais d'André) contre rien à ses adversaires ; dans la seconde mi-temps les « Diables rouges » se reprenaient et réussissaient à marquer 8 points (un essai Mayssonnié, un but Dutour, un essai Jaureguy). — 1. Mounic, capitaine du Stade Toulousain. — 2. Toulouse vient d'envahir les buts des Parisiens, l'essai ne sera pas accordé, Lagarrigue, l'arrière du Racing, ayant touché à temps. — 3. Lane, capitaine du Racing Club de France. — 4. Les Parisiens sont refoulés dans leurs 22 mètres, à la suite d'une mêlée. — 5. Suivi de plusieurs de ses avants, Mounic s'échappe avec le ballon. Il passe Monniot et Bellanger qui tentent de l'arrêter. — 6. L'équipe victorieuse qui a gagné le championnat de France sans avoir subi de défaite cette saison. C'est en 1909, que, pour la première fois, le Stade Toulousain figurait dans la finale. Depuis cette date, il s'était toujours fait éliminer. — 7. Ceux qui préféraient payer une place sur une échelle.

LE MATCH OXFORD-CAMBRIDGE

LE DEPART DE LA COURSE ET LE SAUVETAGE DU BATEAU DE CAMBRIDGE

Samedi dernier, se disputait de Putney à Mortlake le match classique à huit rameurs, entre les équipes d'Oxford et de Cambridge Mais la Tamise était agitée et bientôt le canot des Cantabs s'emplissait d'eau et chavirait. Deux des équipiers seulement pouvait monter dans un yacht de sauvetage, les autres regagnaient la rive à la nage. Oxford continuait, mais était victime du même incident. Les Oxonians abordaient, vidaient leur barque et repartaient, terminant ainsi le parcours. Mais comme ils avaient été aidés par des étrangers à l'équipe, le match fut annulé et recommencé lundi, donnant la victoire à Oxford par six longueurs.

LE MATCH ABE ATTELL-TOMMY MURPHY



UNE RENCONTRE SANGLANTE, MAIS NON DANGEREUSE

Le 9 mars, dernier, à San Francisco, un grand match de vingt reprises, s'est disputé entre Abe Attell, l'ancien champion du monde des poids plumes, et Tommy Murphy, de New-York. Les deux hommes réussirent à se faire saigner terriblement ainsi qu'en attestent ces photographies et la victoire revint finalement à Murphy.

FOOTBALL-RUGBY

Le pays de Galles a eu peur !

L'équipe de France de football-rugby a réussi un magnifique exploit en dominant les Gallois, sur leur propre territoire.

J'ESTIME que notre défaite de l'autre lundi par l'équipe du Pays de Galles est un meilleur critérium de nos progrès en rugby que la victoire remportée l'an dernier sur l'Ecosse par notre « quinze national ».

Contre l'Ecosse, en effet, nous eûmes la chance avec nous. Si finalement nous pûmes garder l'avantage par un point, il n'en était pas moins certain que nous avions été le plus souvent dominés, et que nous avions pu, par un jeu décousu, tout d'exploits rageurs et de prouesses individuelles, désorganiser le jeu d'équipe des Ecossais.

Cette fois, il en a été tout autrement. Les plus sévères critiques d'Outre-Manche, ceux qui, hier encore, nous raillaient et disaient que nous ignorions jusqu'aux règles du football, ont été unanimes à déclarer que les Gallois avaient été très chanceux de gagner et qu'en réalité la victoire aurait dû revenir à la France qui domina pendant les trois-quarts de la partie et fournit, en réalité, le meilleur football.

Nous avions pourtant contre nous un lourd handicap. Celui de jouer chez eux, sur un de ces terrains boueux qui ne les empêchent pas de courir aussi légèrement que sur du beau gazon bien élastique. Et ce handicap est si certain que depuis 1901, aucune équipe, ni l'Angleterre, ni l'Ecosse, ni l'Irlande, ni même celle des fameux néo-zélandais n'a pu arriver à les battre sur leur propre terrain, et, mieux même, à arriver en tête à la mi-temps. Or, l'équipe de France était en tête après les quarante premières minutes, et si finalement elle succomba de peu, ce fut, comme le dit Hamish Stuart, parce que la balance de la « veine » pencha ce jour-là du côté des Gallois.

En effet, nous avons dominé pendant la moitié de la première mi-temps et pendant toute la seconde mi-temps, qui, grâce à deux échappées des trois-quarts gallois nous vit rejoindre et dépasser.

Je ne reviendrai pas sur la partie elle-même, qui fut menée par les nôtres avec une ardeur et une méthode remarquables et qui nous fit toujours dangereux sur les Gallois. D'ailleurs, vous devez savoir comment s'en déroulèrent les diverses péripéties. Dès le début, les avants français attaquent et réussissent à dominer les mêmes avants gallois qui avaient battu ceux de l'Angleterre et fait jeu égal avec les terribles Ecossais.

Dès lors, soit qu'ils réussissent par des dribblings ou des attaques en jeu ouvert à refouler les Gallois dans leurs 22 mètres, soit qu'ils s'emparent de la balle dans la mêlée pour la transmettre à leurs lignes arrières, ces dernières pouvaient se permettre, par l'intermédiaire de Larribau, le luxe d'attaquer.

Pourtant les Gallois, dans une belle passe de trois-quarts, réussissent le premier essai, mais Larribau, Charpentier, Lane et Lesieur ripostaient aussitôt et c'était l'irréparable essai de ce dernier. Nouvel essai gallois, toujours dû au même genre d'attaque, et aussitôt, nouvel essai français après une belle attaque par passes de Larribau, Forestier et Dufau. Nous étions alors à égalité après un jeu légèrement à notre avantage, deux essais à deux. Et la mi-temps allait être sifflée. C'est alors qu'au milieu d'un silence religieux, Boyau transformait l'essai en but, nous donnant ainsi l'avantage à la mi-temps. Je dois reconnaître que tout le public gallois salua cet exploit par une invraisemblable ovation qui dura pendant tout le temps du repos.

A la reprise, nos hommes attaquèrent encore plus vigoureusement, et coup sur coup, il apparut qu'ils allaient encore marquer. Ce fut d'abord Boyau qui fit un essai après un long dribbling, essai non accordé parce que le Bordelais avait poussé de la main un Gallois qui tentait de l'empêcher de poursuivre son dribbling. Ce fut ensuite un autre essai marqué par Dufau, après une sensationnelle série de passes qui souleva l'enthousiasme des spectateurs gallois, mais qui fut refusé par l'arbitre pour un léger en avant; ce fut ensuite l'échappée de Forgues qui parvint jusqu'à 5 mètres des buts gallois, avec Communeau à sa gauche et Boyau à sa droite... et qui ne leur passa pas le ballon sous le nez de l'arrière; ce furent enfin deux sensationnelles ouvertures de Charpentier qui trompèrent toute la défense adverse et n'échouèrent que par pure malechance. Tout ceci, pendant que les Gallois, sur trois ou quatre attaques, en réussissaient deux qui leur valurent la victoire.

Et c'est pourquoi l'unanimité des journaux anglais et gallois a déclaré que notre défaite fut celle de l'équipe qui n'eut pas la « veine » avec elle. Ce match nous a encore valu quelques précieux enseignements. Tout d'abord, qu'il y a un jeu international tout spécial, jeu de vitesse, jeu d'ardeur frénétique, jeu sans pitié, sûr, inexorable. C'est ce jeu que nos avants ont joué, et assez bien pour que, après leur piteuse exhibition d'Inverleith, ils aient cette fois surclassé la ligne adverse.

Il faut des ardents, et non pas des athlètes, plus beaux d'apparence, mais plus mous en réalité. Les Monniot, les Thil et les Forestier ont fait merveille à côté des joueurs plus scientifiques, tels que Communeau et Boyau. Il faut également que tous poussent en mêlée.

L'autre enseignement de la partie, c'est qu'il faut des hommes vites aux deux ailes de la ligne de trois-quarts, plus encore pour la défense que pour l'attaque.

BOYAU

Dufau fut débordé deux fois, alors que Lesieur, le joueur international par excellence, put annihiler toutes les attaques de son côté. Pourquoi ?

Lorsque Dufau était attaqué simultanément par Jones et Davies, il était forcément débordé. Les deux hommes arrivaient sur lui ensemble : une passe, et le tour était joué. Lesieur, au contraire, se laissait déborder par Spiller et Plummer, l'aile adverse, et alors, en quelques bonds, il rejoignait le porteur du ballon, et le fauchait.

Et ceci est si vrai que nous avons tous eu l'impression que Failliot présent, nous gagnions le match, non pas tant par les essais qu'il aurait pu marquer que par ceux qu'il aurait pu empêcher, grâce à sa vitesse.

Un autre point, encore, est à noter. Malgré sa bonne tenue, notre ligne d'avants a parfois été incertaine en mêlée, de la tactique à adopter. Elle ne savait s'il fallait talonner ou tourner. Le capitaine de cette ligne était tout le monde et personne.

Les Gallois, eux, avaient, comme capitaine, leur demi de mêlée, Vyle. Il faut voir comment, sur la fin, dans les instants particulièrement critiques, ce capitaine dirigea le jeu des avants, les soutint, les encouragea de la voix. Ce fut un des éléments du succès gallois.

Ce qu'il y a de certain, maintenant, c'est qu'il faut compter avec nous. Pour leur part, les fameux Gallois n'ont été rassurés que lorsque la partie fut terminée.

Et c'est ce que le rugby français avait encore fait de mieux jusqu'ici.

GÉO LEFÈVRE.

CULTURE PHYSIQUE

La culture physique chez l'homme (1)

Elle nous permet d'éviter les maladies chroniques et aigües et retablit l'equilibre nutritif

DANS mes articles précédents, j'ai montré aux lecteurs les avantages généraux de l'éducation physique, et comment elle permet le meilleur développement de l'enfant. Pour parfaire les connaissances qu'il faut avoir de la culture physique, il nous reste à passer en revue le bénéfice que l'homme fait doit tirer de son usage régulier et enfin dans quelles circonstances de maladie il peut y trouver la guérison.

Dans la société moderne, telle qu'elle est constituée avec ses erreurs si coutumières d'hygiène, on peut affirmer qu'il est peu de personnes qui ne pensent que la santé est le premier de tous les biens. Mais, ainsi que Pascal l'avait déjà fait observer, on répète partout cette formule et personne ne fait rien pour la réaliser. C'est qu'à force d'être répétée, et de paraître indiscutable, et pourrait-on dire par sa banalité même, cette vérité a perdu tout intérêt.

Cependant, l'évolution des sciences médicales a simplifié considérablement les causes des maladies, et l'on sait bien que, parmi les plus importantes, on doit mettre en premier lieu : les erreurs d'hygiène alimentaire et la sédentarité.

Suivant le vieux mot de Sénèque : « L'homme ne meurt pas, il se tue » il est hors de doute qu'à part les maladies aiguës microbiennes (grippe, scarlatine, pneumonie, etc.), tous nos états morbides sont la résultante de nos erreurs, de notre incurie, de notre excès de bien-être, du moins dans certaines classes sociales, ou dans d'autres des fautes de tempérance. Ces causes habituelles agissent même au moment des maladies aiguës que je citais plus haut et qui sont moins accidentelles, qu'elles le paraissent. Sans entrer ici dans un débat, très controversé en ce moment, on peut affirmer qu'on prépare pendant très longtemps « l'imminence » morbide des maladies prétendues accidentelles.

Ainsi, ce qui nous fait la proie des maladies dangereuses, à terminaison brutale, ce sont les lentes transformations péjoratives que subit notre organisme du fait de nos erreurs. Le lecteur sent aussitôt que nous avons deux façons distinctes d'aller à la maladie ou à notre disparition : par le mode lent, sans accident ni maladie bruyante, et par le mode d'apparence rapide, mais qui n'est qu'une exacerbation d'un mauvais état général depuis longtemps sournoisement altéré.

Pour que l'on puisse bien savoir comment l'exercice peut remédier aux erreurs d'hygiène de notre vie quotidienne qui mènent immanquablement à l'usure, à la déchéance et aux maladies, il faut que je donne quelques exemples plus précis. Prenons, un cas très simple de maladie considérée comme sûrement accidentelle et aiguë la pneumonie et étudions ses tenants et aboutissants dans la vie de l'homme qu'elle touche.

Entre 35 et 50 ans, deux ou trois jours de malaise, toux et frissonnements, un vomissement, une fièvre subite et violente, un point de côté, de l'oppression, des crachats rouges, du délire, puis le pouls rapide, le cœur mis à l'ouvrage et presque défaillant, des urines rares au cinquième jour et quelquefois, au contraire, le sixième, le septième ou le neuvième, une débâcle d'urines significative annonçant la fin de la maladie s'il y a guérison : voilà le drame rapide de la pneumonie ou fluxion de poitrine qui se termine si souvent par la mort, du troisième au cinquième jour. Vous l'avez tous vue autour de vous et vous savez ce qu'on en dit en ces circonstances : on a pris froid, on s'est trouvé exposé dans un courant d'air au théâtre, on avait eu une grippe préalable : voilà pour les explications causales acceptées partout. C'est se payer de mots, car voici, au contraire, ce que des travaux récents, auxquels j'ai pris une certaine part, ont révélé.

Cette maladie, cet incident respiratoire qu'est cette affection microbienne du poumon, on la prépare pendant des mois, pendant des années. Il y a tout un état préalable de longue durée, toute une lente et sournoise préparation, qui peut se répartir, d'après mes observations, sur un espace de deux, trois, dix années antérieures.

Chose plus grave, si par un traitement limité à l'état aigu, on ne remédie pas au fond même de la santé, cette imminence d'une récidive d'accident pulmonaire peut se reproduire quelques années plus tard, et il n'est pas rare de voir mourir dans une seconde pneumonie un homme qui en avait été atteint dans les années précédentes.

Je ne puis exposer en détail, car je n'ai en vue qu'un exemple et non une démonstration médicale complète, le sens des recherches actuelles et entre autres celles de M. Londe, qui montrent que les maladies pulmonaires sont, en quelque sorte, des accidents de deuxième ordre, suites naturelles de troubles préalables dont le siège est habituellement dans le tube digestif. Mais il doit en ressortir pour le lecteur, que toutes les affections aiguës des voies respiratoires, et même le simple rhume plus ou moins tenace et répété, la bronchite, la trachéite, l'asthme, l'emphysème, sont des cycles morbides secondaires à d'autres qui ont pour raisons des troubles digestifs chroniques, légers et inaperçus. Quels sont, à leur tour, les causes de ces troubles digestifs préalables ? En deux mots : suralimentation absolue ou relative, excès de boisson ou du moins de liquides, absorption de vins généreux. J'ai dit suralimentation absolue ou relative. Que signifie cette distinction ? Relative à quoi ? Relative à la défense, à la consommation, à l'utilisation de la ration alimentaire.

(*A suivre*) Dr FRANCIS HECKEL.

(1) Voir les nos 699, 702 et 705 de la *Vie au Grand Air*.

LES CHATEAUX DES BORDS DE LA LOIRE

Le *Carnet multiprimes* que nous offrons à nos abonnés comporte entre autres avantages une excursion aux châteaux des bords de la Loire.

Orléans, Blois, Chambord, Amboise, Chenonceaux, Tours, Loches, Langeais, Azay-le-Rideau sont les principaux points du voyage que nous organisons à leur intention du 16 au 20 mai prochain, moyennant une souscription de 120 francs par voyageur, et ce prix comprend chemin de fer de Paris à Paris, hôtels très confortables, voitures, pourboires, etc.

Pour les détails, voir la page 115 de notre *Carnet multiprimes*.

COUP D'OEIL CHEZ NOS VOISINS

Tous les mois, à cette même place, nos lecteurs trouveront, en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées de nos confrères de l'étranger.
N. D. L. R.

La journée de la course Oxford-Cambridge

Une eau avec le reflet froid de l'acier. Des cieux chargés de lourds nuages couleur de plomb. Un vent rude soufflant des humides collines du matin.

Il y a de l'enthousiasme dans l'air, un bon vieil enthousiasme, renfrogné, aux lèvres serrées, à l'anglaise. Rien dans ce décor, ou dans cette matinée, qui évoque l'idée du beau langage ou d'une aimable élégance. Ceci n'est pas une fête mondaine, ce n'est pas un picknick, ce n'est pas une parade nationale. C'est une de ces « journées » que créerait, on veut croire, l'inauguration d'un Walt Whitman, ou bien encore aux autels duquel Charles Kingsley aurait volontiers officié comme grand prêtre.

Peut-être que si le roi et sa reine, escortés par leurs grands lords et dames, et parés de toute la pompe royale, venaient ici en noble équipage, peut-être que l'antique épreuve retrouverait toutes ses gloires d'antan, et attirerait sur les berges de la Tamise une multitude joyeusement bruyante. Mais peut-être est-ce mieux ainsi. Peut-être est il plus saisissant et remarquable que cette lutte splendide d'endurance physique persiste avec son caractère de mâle rudesse, dans un âge d'insouciance efféminée.

A Putney et à Mortlake, nous regardons la rivière quasi déserte, et le va et vient de petits groupes d'humanité. Entre ces deux points, à l'exception d'Hammersnutli Bridge, rien qui ressemble à une multitude. Des ouvriers en velours à côte, des gamins en knickbockers, restent fidèles à la rivière; de tristes marchands ambulants vous offrent leurs rafraîchissements à la noix de coco; Punch et Judy sollicitent un méprisant « ha-penny » (sou); Pierrot en jaquette rouge et pantalon blanc, juché sur des échasses, met son nez aux fenêtres et quête de la monnaie dans son chapeau de feutre pâle; des minstrels barbouillés de noir chantent et dansent encore; et un charlatan au visage glabre cherche encore à ameuter une audience — mais tout cela sans gaieté parmi l'amère, la déprimante atmosphère d'une ferveur qui s'en va.

Un ouvrier, du haut d'une gigantesque cheminée de fabrique, jette en bas, sur cette scène, le coup d'œil détaché du contemplatif et solitaire Teufelsdröckh dans sa tour de garde.

Aux fenêtres des petites villas de brique rouge... chantées par le français Verlaine en villégiature anglaise :

> Briques et tuiles,
> Oh! les charmants
> Petits asiles
> Pour des amants...

Aux fenêtres, des femmes et des bébés écartent les rideaux, et regardent. Les pères et maris sont à Londres, ils ont bien autre chose à faire qu'à regarder une course en bateau... Çà et là, pourtant, quelques véhicules de plaisir, dans l'eau jusqu'aux essieux, les chevaux buvant à même le courant, et leurs cochers buvant aussi, eux, de la bière; des omnibus vert pâle alignés sur la route; quelques « drags » aux roues jaunes, un motor-car, deux ou trois cabs, et au milieu de tout cela, la silhouette bleue d'un policeman à cheval. Partout, arbres et haies se décorent d'un jaune vert.

La paix de la rivière même n'est guère troublée par les enthousiastes. Un homme d'âge mur, en chapeau haute-forme, est assis à l'avant d'une barque à rames, le bras négligemment roulé autour de la taille d'une dame. Deux ou trois canots à pétrole exécutent d'extraordinaires évolutions pour le plaisir des badauds présents. Un petit bateau à voile remonte lentement le courant. Des apprentis ramant sans cadence et prenant quelquefois de formidables « crabs » (coups d'avion porté à faux), manœuvrent des bateaux décrépits d'une rive à l'autre. Des fabricants affichent leurs noms sur les drapeaux des steamers. Des loueurs de barques aux sièges inoccupés maudissent leur sort sous les osiers des berges. Les steamers qui font la police de la Tamise vont et viennent le long du parcours, remorquant vers les bords quelques bateaux à rames...

Et tout cela, n'est-ce pas, annonce la décadence de l'événement classique. Mais tout cela ce n'est que le décor du drame, l'accessoire : voici le drame, et la note change.

Mais qu'importe la rivière déserte et les berges mélancoliques, quand retentit le cri : les bateaux sont partis? Alors, chaque spectateur isolé sur la rivière ou sur la rive, est à lui-même son propre enthousiasme, qui point n'a besoin que l'échauffe l'enthousiasme voisin. Une fois de plus, Oxford rame contre Cambridge le long de l'historique fer à cheval qui s'infléchit de Putney à Mortlake. Les glorieuses traditions du grand jour ressuscitent. Bienvenus ce ciel gris, cette eau grise, ces brusques rafales de vent, digne atmosphère à cette bataille de quatre milles de la jeunesse de la nation. Une rude journée pour une rude course.

— Bien ramé, mes enfants, bien ramé! Oxford! Oxford! Bien ramé, Cambridge! Oxford! Oxford! Un grand et glorieux jour...

Et voici « le moment suprême ». Les longs fins bateaux de 63 pieds, si frêles et fins qu'ils semblent deux roseaux sur l'eau, percent la distance comme deux flèches. Les avirons aux lames bleu sombre étincellent au-dessus de l'eau grise, en un joyeux battement rythmique. Les avirons aux lames bleu clair pâlissent, s'évertuent à combler ce vide d'eau grise qui sépare leur proue sifflante de la poupe volante de leurs rivaux. Des gens hurlent de la rive sud habitée, agitant des chapeaux, des mouchoirs et faisant un tapage énorme au passage des bateaux; sur la rive déserte opposée, hommes et enfants courent silencieusement après les équipes ailées. Derrière les barques, l'air important comme si c'était eux qui faisaient tout l'ouvrage, viennent des steamers, des bateaux mus à l'électricité, avec drapeaux aux vents et fumées en panache, et des gens qui, par le verre critique des longues vues, suivent le jeu des équipes :

— Bien ramé Oxford! Bien ramé, Cambridge!

Et la petite flotte passe en éclair.

Pour les équipiers eux-mêmes, c'est le jour de leur vie, le grand jour. Dans vingt années d'ici, cet homme vêtu de l'hermine du juge, cet homme qui gouverne une province pour l'Empire, sera désigné par les journaux comme un de ceux qui ramèrent dans le bateau d'Oxford ou de Cambridge en l'an 19 ...

Il y a de la joie dans le bateau d'Oxford qui mène si aisément, et de la douleur dans le bateau de Cambridge, battu si désastreusement. Penché sur son aviron, chaque homme entend chanter dans son cerveau un des deux grands airs de la musique humaine — victoire ou défaite — tandis que vers le but volent les barques. Et à la fin, l'équipage d'Oxford, un par un, désembarque à Mortlake, chaque homme place sur son épaule sa longue rame, et à travers la foule vociférante, regagne la petite remise vert pâle des bateaux; et les hommes de Cambridge, restent là, assis sur leur banc, le dos courbé, un d'eux la tête appuyée sur ses mains, image de la jeunesse vaincue. Et puis, eux aussi, ils débarquent, se fraient leur route, mouillés et pâles, à travers la foule qui applaudit. A l'entrée de la remise, les avirons s'empilent en faisceau, les bleu sombre, à droite, illuminés par le soleil, les bleu-pâle à gauche, éclairés faiblement, et dans un brusque rayon qui argente toute la rivière, nous tournons nos faces vers la ville. Une course de canot de plus a été gagnée et perdue.

La nuit qui suit, elle aurait pu sortir du cerveau de Whistler, et Aubrey Beardsley en aurait pu être le prêtre officiant.

Dans la lueur molle qui pleut des reverbères, les rues sont pleines de jeunesse et de frivolité. C'est une nuit des nuits. Le matin gris est mort; la douce nuit s'éveille. Les restaurants sont combles. Dans les music-halls on ne peut remuer, si dense y est la foule des jeunes hommes en liesse. Plus de ruban à la boutonnière, maintenant, mais des fleurs, des fleurs aux douces senteurs. L'air qu'on respire est chargé de parfums; et c'est un bourdonnement continu, un nuage de tabac, un charivari de musique, des saluts, des jeux de mots, et toutes les variétés de breuvages. La jeunesse d'Oxford et de Cambridge est maîtresse de la ville. Commissaires et policemen n'y regardent pas de trop près, cette nuit-là. Il faut que jeunesse se passe; et nombreuses et généreuses sont les invitations. Les gens dont c'est le métier de vivre bourgeoisement des folies de la jeunesse, nagent dans la joie. C'est une bonne affaire, cette nuit qui clot cette journée des fous (All Fools Day). Les garçons boivent du champagne et fument des cigares, et vont et viennent, la face illuminée, riant, chantant, criant, heureux gaillards. Le dîner a été bon, mais le music-hall leur a donné l'appétit du souper; et les voilà partis dans de tintants « hansoms » vers les restaurants et les hôtels, chantant, fumant, riant, les plus terribles gaillards du monde.

Et quelques-uns, bravant la ruine irrémédiable qu'ils seront demain, quelques-uns au risque seulement d'un aveuglant mal de tête, mais tous au seuil de ce qui sera une vie gâchée ou bien remplie, tous ils veillent, jusqu'à ce que les cloches de églises de Londres leur rappellent, que la course des canots est courue et qu'ils sont en carême.

HAROLD BEGBIE.

Les ennemis du Progrès

Extrait d'un pamphlet naguère publié par les soins de l'Automobile Club d'Angleterre.

Quand Stevenson parla d'une vitesse de 20 milles à l'heure, M. W. Brougham bondit et lui déclara sérieusement « qu'il ferait bien de modérer ses vues et de ramener la vitesse de son engin à une allure raisonnable, s'il ne voulait pas en compromettre le succès et passer pour un fou, mûr pour Bedlam... » Certains sages recommandaient une allure de cinq milles (8 kilom.) à l'heure. La *Quaterly Review*, de 1824, traite les gens qui rêvent de faire passer les chemins de fer d'un bout à l'autre du pays, de visionnaires indignes d'attention et conclut « que la grosse exagération de la puissance de la locomotive à vapeur ou (pour parler anglais) de « la voiture à vapeur » (steam Carriage) peut bien faire illusion pour un temps, mais se terminera par la mortification de ceux qui se sont engagés dans cette folle aventure. » La grave revue n'a pas assez d'ironies pour ceux qui parlent de faire 400 milles en un jour (le record de H. Green sans entraîneurs) et est prêt à appuyer de n'importe quelle somme « la chance de mère Tamise contre le chemin de fer de Woolwich », d'ailleurs, elle espère bien que le Parlement n'autorisera pas une vitesse de plus de 8 à 9 milles à l'heure. Jusqu'en 1831, l'allure de 15 milles à l'heure était regardée comme très dangereuse. Le plus joli, c'est que les voitures hippomobiles pouvaient circuler et circulaient à une allure plus rapide que celles qu'il était question, il y a peu de temps encore, d'imposer aux autos. D'un horaire de l'époque, il ressort que la vitesse de la diligence rapide « Tally Ho! Independent » entre Londres et Birmingham était de 6 milles supérieure à la limite qui serait demain celle de toute voiture sans chevaux, si l'on écoutait quelques enragés tardigrades.

Ceci suffit, n'est-ce pas, pour montrer que la Routine est de tous les temps et de toutes les latitudes. Mais cette fois, rendons justice à la Routine britannique : elle bat la routine française de trente-six longueurs!

Le sportsman dilettante

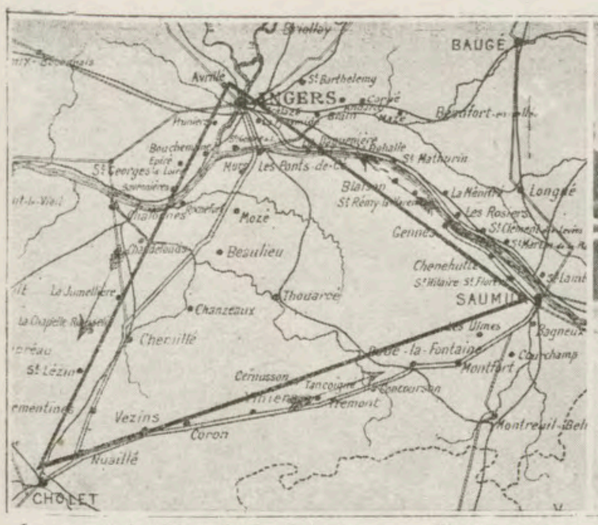
Préférez-vous la bicyclette à l'auto? — Moi, je préfère l'auto — moi, la bicyclette.

Voilà le dialogue que vous surprenez partout. Nous avons la rage des comparaisons et classements entre objets qui ne se ressemblant point, ne supportent ni les unes ni les autres. *Quantum rectius hic.* Combien plus compréhensif l'éclectisme de l' « *Irish motor neæs* », qui ne préfère pas l'automobile à la bicyclette, ni la bicyclette, à l'automobile par la bonne raison qu'il les aime comme elles doivent l'être : également et diversement; et que l'une lui rend l'autre plus chère, par le contraste : léger son de la machine, comme une note discordante, gâtait toute sa joie. Et voici qu'en passant au moteur — car tri, ou bi, — le bruit même de la machine, nous devint la plus douce musique. Nous écoutâmes son souffle avec plaisir; et les différents tons marquant les vitesses différentes, nous faisaient l'effet d'autant de variations délicieuses d'une même mélodie. Pour rien au monde, nous n'aurions voulu qu'elle se tût. Quand elle s'arrêtait, ou, dans la descente, quand le ronronnement du moteur cessait, quelque chose nous manquait. Il n'y avait plus de pulsation rythmique pour marquer le progrès.

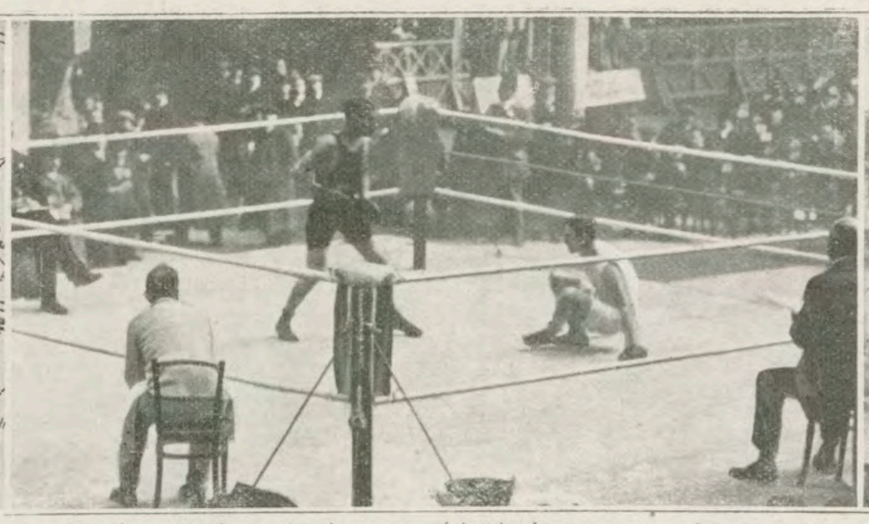
Et certains jours nous passions du bicycle mû par le muscle au tricycle à moteur ou bien à la motocyclette : à chacun d'eux correspondait une gamme de sensations particulières. Et nous eussions été bien en peine vraiment de choisir entre elles la plus agréable. Autant eu valu nous demander ce que nous aimions mieux ou du pain ou de l'eau. Le cycle gardait pour nous tout son charme ancien : Nous prisions son silence, sa légèreté, son indépendance, plus haut peut-être qu'autrefois, par le contraste avec d'autres formes de locomotion, qui, elles aussi, certes, nous enchantent par d'autres vertus. Celui-là ne connaît qu'un des deux sports qui prétend qu'on ne peut être un chauffeur convaincu tout ensemble et un fervent cycliste. »

Nous informons ceux de nos lecteurs qui posséderaient le numéro 618 de la *Vie au Grand Air*, que nous sommes en ce moment acquéreurs de ce numéro au prix de 0 fr. 75.

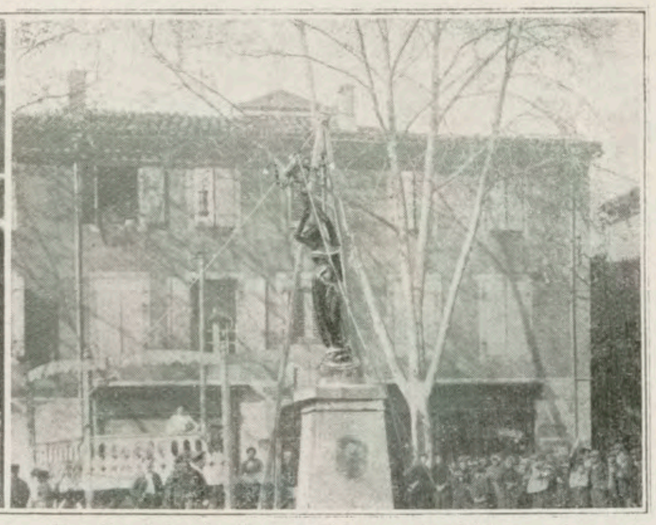
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



La carte du Circuit de l'Anjou. — C'est le 16 et le 17 juin que se disputera le Grand Prix de l'Aéro-Club doté de 100.000 francs de prix; les concurrents devront boucler 7 fois le circuit fermé Angers, Cholet, Saumur, Angers.



Les boxeurs français n'ont pas été très heureux aux championnats amateurs d'Angleterre : aucun n'arriva jusqu'aux demi-finales et seuls Chossefoin et Croisilles gagnèrent leur éliminatoire. Notre photographie représente Chossefoin mettant Pearson knock-out en un round dans son éliminatoire.

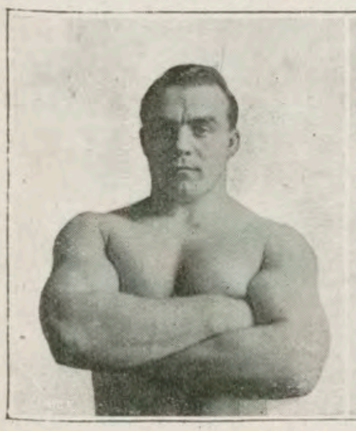


Dernier écho de la candidature de Védrines dans le canton de Limoux. Notre photographie représente le déboulonnement de la statue que M. Dujardin-Beaumetz avait offerte aux habitants de Quillan et qui lui fut retournée contre remboursement.

Le banquet annuel de l'Association des Journalistes sportifs s'est tenu au Café de la Paix sous la présidence de M Baudin. De nombreux dons furent offerts à l'association par MM. Peugeot, Delage, Vienne, Duvignan de Lanneau, Rumpelmayer, Pierre Lafitte, etc.

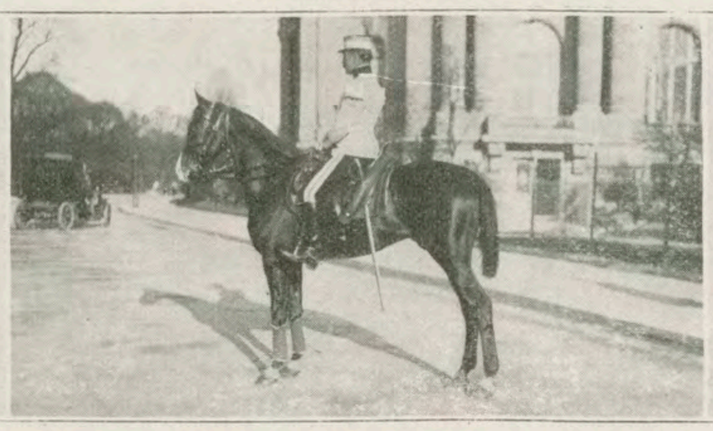
L'équipe de Rugby du Paris-Université-Club qui ne fut pas brillante au début de la saison est restée en première série, battant péniblement le Cercle Amical à Colombes, par 10 points à 5, après deux prolongations de 20 minutes le 24 mars.

Gymkhana nautique inventé par les indigènes des îles de l'Océanie. Ils sont fanatiques de ce divertissement qui exige une très grande adresse. Les Américains tentent actuellement d'acclimater ce sport aux Etats-Unis avec des embarcations moins primitives.



Deriaz, qui s'est attribué les records du monde avec 231 livres au jeté à droite, 167 livres à l'arraché à droite.

Semblat, le plus petit jockey de France ; il était très recherché aux courses de Nice pour monter dans les handicaps.



Le capitaine Cavaillé, du 13e chasseurs, qui remporté sur son cheval Mimile le championnat annuel du cheval d'armes. Le jury était ainsi composé : Général Leddet, lieutenant-colonel Blacque-Belair, commandant Godeau, commandant Morgan, capitaine Fondeur.

L'aviateur Frantz, un des lauréats du concours militaire est monté à 2.125 m. en compagnie de deux passagers, le 26 mars, à Chartres.

Henry Pelissier, qui a enlevé le 31 mars la course cycliste Milan-San Remo (289 kil. 300) en 8 h. 37 m. 3/5.

Le lieutenant Jost, victime d'une chute d'aéroplane le 28 février à Etampes est mort subitement d'une embolie au cœur.

Jerry M. qui a remporté le 29 mars le Grand National de Liverpool (7.200 m., 87.500 fr.) devant Bloodstone et Axle Pin. Il avait gagné le Grand Steeple de Paris en 1910.

Le professeur Mainguet a donné dernièrement son assaut annuel. Une démonstration de boxe française exécutée par des femmes et des jeunes filles fut très remarquée des spectateurs.

Le jeune prince de Galles, qui vient d'arriver à Paris, est un fervent de tous les sports ; il affectionne particulièrement la bicyclette.

La mission militaire commandée par le capitaine Clavenad, qui était partie pour le Maroc afin de créer des centres aériens, a déjà établi un poste à Casablanca. — De gauche à droite, des sapeurs arrivent en automobile, remorquant un fourgon dans lequel se trouve le Blériot du lieutenant Clavenad ; le montage d'un des hangars de la section ; un Marocain, sur son âne, regarde de loin le hangar qui abrite les appareils.

HIPPISME

Le Mendelisme

Cette théorie de la transmission héréditaire offrirait un intérêt particulier si on pouvait arriver à l'appliquer pratiquement à l'élevage du pur sang.

Le correspondant de *Paris-Sport*, en Angleterre, nous apprenait récemment qu'une somme de 250.000 francs vient d'être mise à la disposition du ministère de l'Agriculture, par le capitaine Dealtry C. Part, du 21me lanciers, pour être consacrée à des expériences d'élevage effectuées d'après les théories du Mendelisme, en vue de produire des steeple-chasers.

Sans oser entreprendre l'examen des moyens par lesquels on pourrait essayer de réaliser les intentions du donateur, il nous a semblé intéressant de donner quelques éclaircissements sur l'idée qui a suscité un adepte aussi fervent.

Le Mendelisme se rattache aux théories émises par les savants, qui, par l'intermédiaire des sciences naturelles, se sont voués à la recherche des origines des espèces, des sources de la vie et des principes de l'hérédité.

Ces savants procèdent tous de Lamark, le fondateur de la doctrine transformiste, et de Darwin, l'apôtre de la sélection naturelle. C'est ce dernier qui a mis en lumière la grande idée de l'évolution. c'est-à-dire d'un processus dont les différentes étapes sont rattachées par un lien de causalité et présentent une série ininterrompue et irréversible, dans laquelle un retour en arrière ou une répétition exacte du passé est impossible.

Il a su faire ressortir le mécanisme qui préside à cette évolution. Ce que les éleveurs exécutent d'une façon consciente en faisant reproduire, à l'exclusion des autres, les individus présentant au plus haut degré le caractère qu'ils tiennent à perpétuer, la nature l'exécute inconsciemment avec l'auxiliaire de la lutte pour l'existence. En effet, le nombre d'êtres vivants qui naissent, est, d'après la loi de Malthus, supérieur au nombre de ceux que la terre peut nourrir ; il doit se produire entre eux une compétition pour la recherche de la nourriture et des meilleures conditions de la vie, une lutte dont l'issue dépendra des avantages que tels ou tels individus possèdent sur d'autres. C'est là ce que Spencer décrit comme « la persistance du plus apte », ce que Darwin appelle la sélection naturelle.

Celle-ci, combinée avec l'influence directe du milieu extérieur, constitue le facteur de l'évolution.

Cette théorie se rapporte à l'évolution générale des espèces; mais cette question est intimement liée à celle du développement individuel des êtres, de la transmission de leurs caractères aux descendants et de l'apparition, en eux, de caractères nouveaux.

C'est, en effet, l'hérédité des variations produites qui, d'individuelles et momentanées, les rend constantes et caractéristiques de l'espèce.

Nous arrivons ainsi aux conceptions de la transmission héréditaire. Parmi elles, la plupart cherchent à résoudre le problème du processus physiologique par lequel un organisme en voie de développement devient semblable à ceux qui lui ont donné naissance.

D'autres, au contraire, négligent les phénomènes intimes qui se passent dans l'œuf fécondé et dans les différents tissus ; elles prennent la ressemblance qui en est le résultat, comme un fait acquis et étudient cette ressemblance, ses différents degrés et ses variations dans les séries des générations.

C'est dans cette voie que s'est orienté le Mendelisme.

Grégoire Mendel était un moine qui, pendant de longues années, s'est livré, dans le jardin du cloître de Brünn, à des expériences de croisement sur des plantes. C'est en 1866 qu'il publia, dans un recueil que faisait paraître la Société d'histoire naturelle de Brünn, les résultats de ses expériences ; mais ses travaux restèrent dans l'oubli, jusqu'en 1900, époque à laquelle ils furent redécouverts par les botanistes Correns, de Vries et Tschermak.

En croisant, de différentes façons, 22 variétés ou sous-espèces de pois, Mendel étudiait certains caractères, tels que la forme et la couleur des graines, celle des gousses, la taille de la plante, etc., à travers les générations successives, en examinant chaque fois un seul caractère à l'exclusion des autres.

Ainsi, en envisageant seulement la couleur des graines, il croise la variété à pois jaunes avec celle à pois verts : il constate que les descendants montrent uniquement le caractère de l'un des parents sans mélange aucun ; ils ont tous des pois jaunes. Il donne au caractère qui apparaît ainsi le nom de caractère dominant, et au caractère qui semble ne pas s'hériter celui de caractère récessif. C'est l'expression de sa première loi, la loi de la dominance.

Passons ensuite à la génération suivante. Si l'on croise entre eux ces hybrides qui ont tous des pois jaunes, on constate que, parmi leurs descendants, les uns sont à pois jaunes, les autres à pois verts, dans la proportion, en moyenne, de trois individus portant le caractère dominant contre un à caractère récessif. Ces individus se répartissent ainsi en quatre groupes : les dominants purs, les dominant-récessifs. les récessif-dominants (tous trois à pois jaunes, caractère dominant) et les récessifs purs (à pois verts, caractère récessif). La disparition du caractère « pois verts » n'était donc qu'apparente dans la première génération d'hybrides, puisque ce caractère réapparaît dans la deuxième à laquelle chacune des deux variétés initiales semble avoir transmis son héritage séparément. C'est l'expression de la seconde loi de Mendel, la loi de la disjonction des caractères.

Si nous passons à la descendance des quatre groupes de cette deuxième génération, nous ferons les constatations suivantes : croisés entre eux, les dominants purs donnent des dominants pendant un nombre indéfini de générations ; croisés entre eux, les récessifs purs donneront indéfiniment des récessifs ; tandis qu'en se reproduisant entre eux les dominant-récessifs et les récessif-dominants donneront à leur tour, quatre groupes orientés comme ceux de la seconde génération.

Les expériences de Mendel furent reprises et ses résultats contrôlés par un grand nombre de botanistes et de zoologistes. Correns, expérimentant sur le pois et le maïs ; Tschermak et de Vries sur des plantes différentes ; Darbishire et Cuénot, sur les souris; Lang, sur les colimaçons ; Toyama, sur les vers à soie ; Davenport, sur les poules ; etc., tous constatèrent que les lois de Mendel se justifiaient, approximativement au moins, dans la plupart des cas étudiés. Certains exemples sont même frappants par l'exactitude avec laquelle les prévisions découlant de ces lois se réalisent.

D'autres adeptes se sont, dès maintenant, attaqués à des sujets plus complexes : en Angleterre. M. Hurst jun., après avoir expérimenté sur les pois de senteur, les orchidées, les tomates, les poules et les lapins, cherchent à vérifier le Mendelisme chez le pur sang et chez l'homme. M. J. B. Robertson l'applique au pur sang et M. Biffen, au bétail.

Nous arrivons ainsi au sujet qui nous intéresse spécialement. Le premier caractère que l'on ait songé à étudier chez le pur sang est naturellement celui de la couleur de la robe : la couleur baie est dominante. tandis que la couleur alezane est récessive. M. Hurst a recherché les résultats fournis par les étalons suivants: Saint Simon, Saint Serf, Galopin, Ladas, Merry Hampton et Cabin Boy, tous bais ou bai brun, or sur les 370 produits qu'ils ont obtenus avec des poulinières alezanes, aucun n'était alezan.

S'il est permis d'arriver à affirmer que chez les étalons qui n'ont jamais eu de produit alezan, les ancêtres qui apportent cet élément alezan peuvent être considérés comme quantité négligeable au point de vue de leur influence, on se rend compte que l'étude des pedigrees se présenterait sous un aspect tout à fait nouveau.

Mais le caractère de la couleur de la robe n'est pas le seul que l'on puisse envisager. On pourrait peut être établir que les fibres musculaires courtes et compactes du flyer sont dominantes vis à vis des fibres allongées du stayer.

Il faudrait aussi rechercher si certaines familles, certains courants ne jouent pas le rôle de caractère dominant alors que d'autres assument celui de caractère récessif.

On peut dire par exemple que la combinaison des variétés orientales et celtiques que nous trouvons à la base des familles d'étalons de Bruce Lowe (à part peut être la famille 11) est dominante vis à vis de l'origine purement orientale des familles 1, 2, 4, 6, 21, etc.

Ce qu'il importe de retenir, c'est que le Mendelisme aspire à la solution du problème de la transmission héréditaire : il est donc spécialement, intéressant de lui offrir ce magnifique champ d'expérimentation contenu dans la collection des Stud Books et des Chroniques qui résument la carrière du pur sang.

Pour le moment, il donne une explication curieuse de ce phénomène de la dissemblance complète qui existe le plus souvent, entre les propres frères tant au point de vue de la couleur qu'au point de vue de la conformation et des qualités d'hippodrome ou de haras. Quand des dominant-récessifs ou des récessif-dominants sont croisés entre eux, ils ne donnent jamais plusieurs produits semblables, mais, comme nous l'avons dit plus haut, quatre sortes de produits ; il en est de même lorsqu'ils sont croisés les uns avec les autres, ou avec des récessifs. Il est ainsi tout à fait normal que les propres frères ne se ressemblent pas.

RENÉ RIONDET.

Après le Prix Delâtre

Montrose II dont on attendait la rentrée avec impatience a été battu par Houli.

L'illustre Montrose II a manqué son entrée. On l'attendait avec impatience, avec trop d'impatience peut-être. Cet excès de curiosité lui a fait tort. On attendait un cheval impressionnant, un crack imbattable. Or, on n'a pas été impressionné, et le phénomène s'est fait battre. Cruelle désillusion !

Un échec dans le prix Delatre ne tire guère pourtant à conséquence. Il y a des précédents rassurants. C'est même parmi les vaincus qu'on trouve le plus grand nombre de noms illustres. Maintenon, le père de Montrose II, y a fini troisième derrière Montlieu et Pascal. Finasseur y a été battu par Lecteur. Plus récemment, Verdun y a fini non placé; avec un peu de superstition, on pourrait presque croire qu'un échec dans le prix Delatre est de bon augure. De même que Montrose II, Finasseur et Verdun paraissaient avoir beaucoup de travail et on les croyait prêts, on disait même de Verdun qu'il l'était trop. Fin prêt, comme pour un Derby, n'ayant plus une livre à gagner : c'est l'opinion qu'exprimait le jour même de sa victoire dans le Prix de Saint-Cloud, une des plus hautes personnalités de la Société d'Encouragement, l'apparence lui donnait raison : ce qui n'empêche que dans les deux mois qui ont suivi, le fils de Rabelais a gagné une quinzaine de livres pour le moins. Montrose II, comme Verdun, comme Finasseur, était dépouillé de toute chair inutile : premier résultat d'un bon travail, mais il en faudra beaucoup encore sans doute, pour donner à un animal de ce modèle, l'étoffe et le muscle nécessaires.

Ce premier échec n'a donc, encore une fois, qu'une

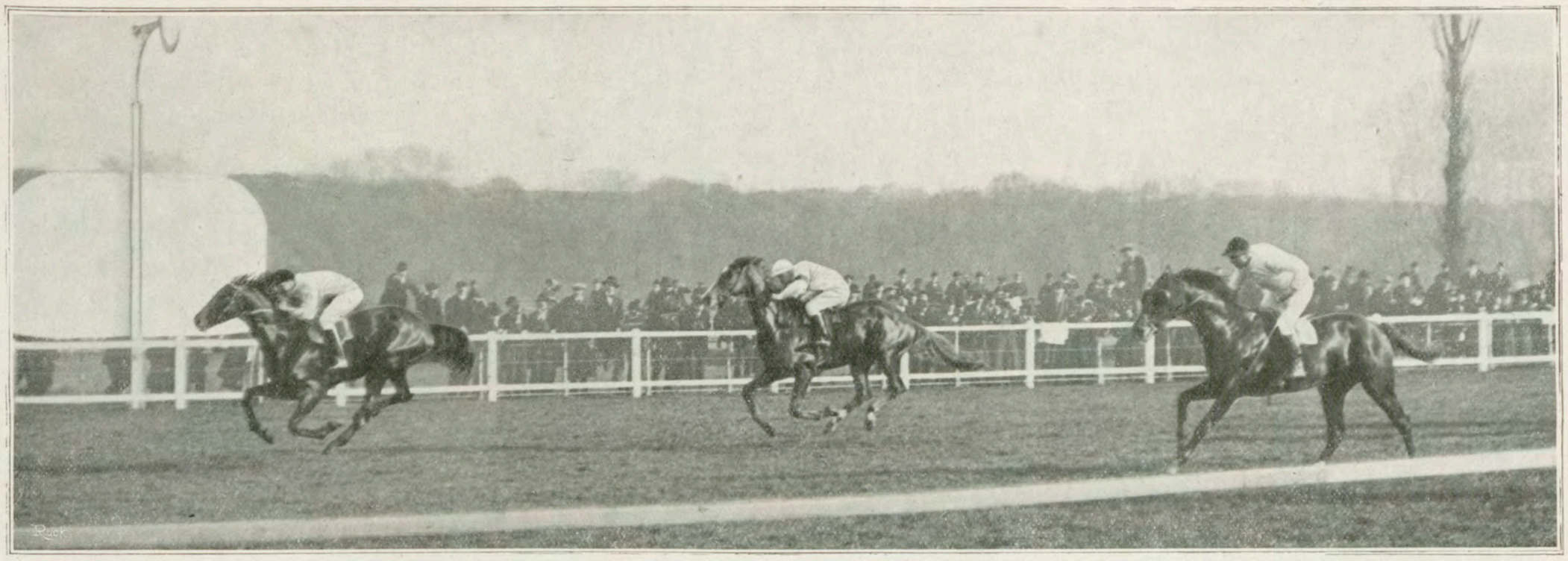
CHUTE DE GANELET A AUTEUIL

importance très relative. Il n'y aurait pas lieu d'être inquiet à son sujet s'il n'y avait que ce motif d'inquiétude. Mais il y en d'autres. On ne peut s'empêcher d'évoquer le souvenir de son demi frère Manfred, deux ans remarquable, et trois ans plus que médiocre. C'est uniquement à sa précocité, on n'en peut plus douter aujourd'hui, que ce premier échantillon des Maintenon a dû sa supériorité provisoire. Or Montrose II n'a pas changé d'une année à l'autre pas plus que Manfred. Ce fut là, le jour du Prix Delatre, quand le crack a fait son entrée dans le paddock un premier motif de désillusion.

L'analogie évidemment n'est pas complète. Montrose II avait déjà l'an dernier une taille et un développement tels qu'on ne pouvait guère s'attendre à le voir changer beaucoup. Ce qu'il a pu gagner d'une année à l'autre et qu'il peut encore gagner, sans qu'on en découvre de signes bien visibles, c'est la force et l'énergie qu'exige cette puissante machine. Sans doute, quelques-uns de ses rivaux, moins développés que lui, à deux ans, ont pu le rejoindre ; le contraste n'aidant plus, il n'impressionne plus comme jadis, et il se peut, fort bien, que sa supériorité se trouve diminuée ; mais, au contraire de Manfred qui à trois ans n'existait plus, lui est resté, sans doute possible, un bon cheval, sa course en fait foi. Ce qui est certain, c'est que ni son jockey, ni son entraîneur n'acceptent la régularité de sa défaite. Cela suffisait pour que nous réservions notre jugement. J'ignore d'ailleurs quelles excuses ils font valoir. Peut-être, faut-il s'attendre avec Montrose II, à quelques défaillances et à certaines irrégularités. Il y a dans sa brillante carrière quelques points inquiétants. Dans le Grand Critérium, nous l'avons vu sollicité sans répit dès le début du parcours, ayant peine, semblait-il, à se maintenir dans le train, luttant sans avantage à deux cents mètres du poteau, puis, tout à coup, se détachant et gagnant de deux longueurs, avec une décision, une autorité vraiment extraordinaires. Et dans d'autres occasions, à Maisons par exemple, on l'a vu dominant tout et pourtant monté, sans confiance et poussé jusqu'au bout par O'Neil, malgré ses vingt livres qu'il avait l'air d'avoir en main. Tout cela encore une fois est un peu singulier et inquiétant.

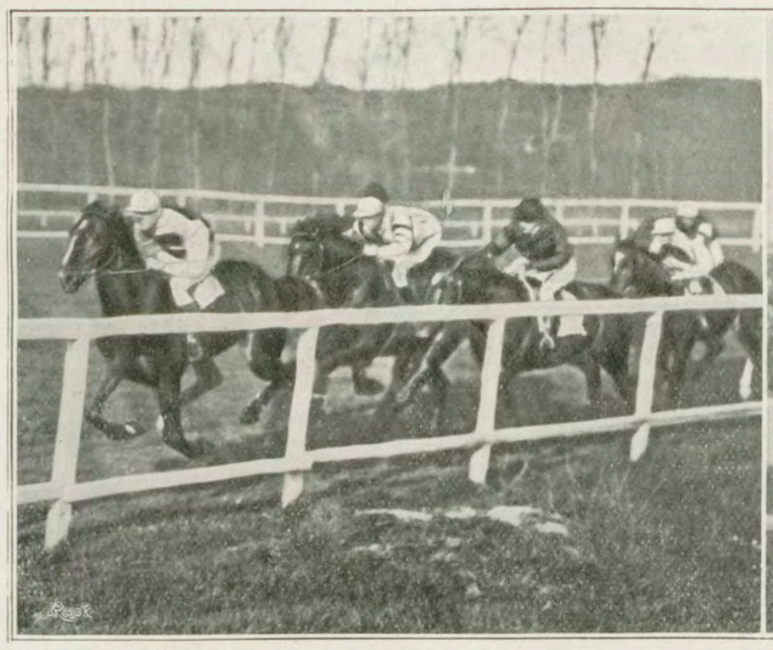
STUART.

LES COURSES DE LA SEMAINE

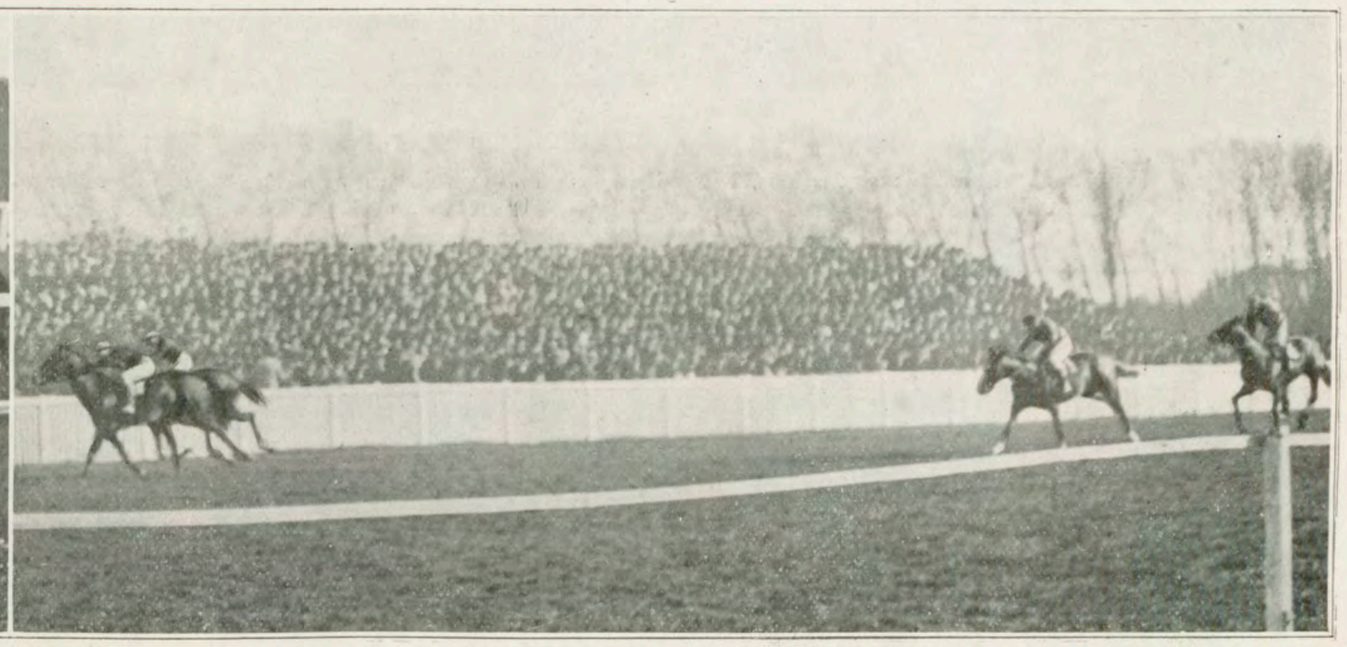


Houli Montrose II Galion d'Or

L'ARRIVÉE DU PRIX DELATRE (2.000 mètres, 20.000 francs). — Maisons-Laffitte, 26 mars.
Montrose II, après avoir semblé débordé à 1.700 mètres, revenait courageusement, mais ne pouvait rejoindre Houli qui l'emportait d'une longueur. Galion d'Or était troisième à une encolure. Neuter se plaçait quatrième à trois-quarts de longueur devant Monsieur Guérin.



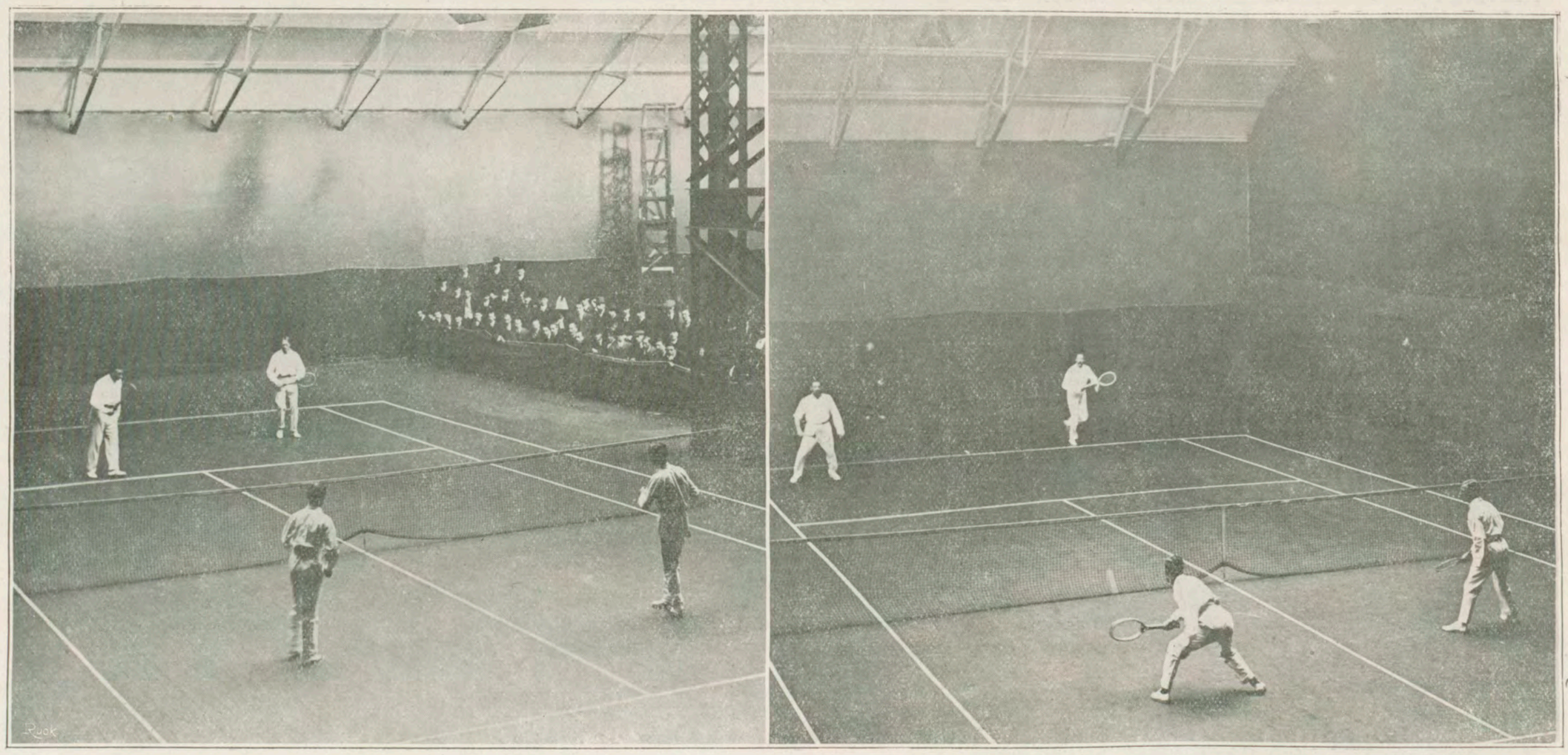
LE PRIX DES HARAS NATIONAUX
Coral II a mené devant le Cid III. Dans le tournant, il était devant Martial III qui, à l'entrée de la ligne droite, venait l'attaquer pour le battre de trois quarts de longueur.



LE PRIX PERPLEXE (1.400 mètres, 15.000 francs). — Maisons-Laffitte, 29 mars.
Jarretière, Granite, Quai des Fleurs, Le Charmeur se détachèrent les premiers. A 1.000, Granite fléchissait. Malgré les efforts de Quai des Fleurs, Jarretière l'emportait de trois quarts de longueur. Imrak était troisième à 4 longueurs.

LE MUR EN PIERRES DANS LE PRIX MURAT (Steeple, 4.500 mètres, 30.000 francs). — Auteuil, 31 mars.
Primat a mené au début. Au mur en pierres, Port au Prince et Akbar II étaient suivis par Superfin et Sea Lord. Entre les tournants, Akbar II et Superfin étaient en tête devant Le Tremblay et Désopilant. Celui-ci commençait son effort après le bull-finch, réglait Sea Lord après la dernière haie et gagnait devant lui, Tricoche, 3e. A droite, le Prix Marignan (haies, 3.100 mètres, 10.000 francs), gagné par Infortune.

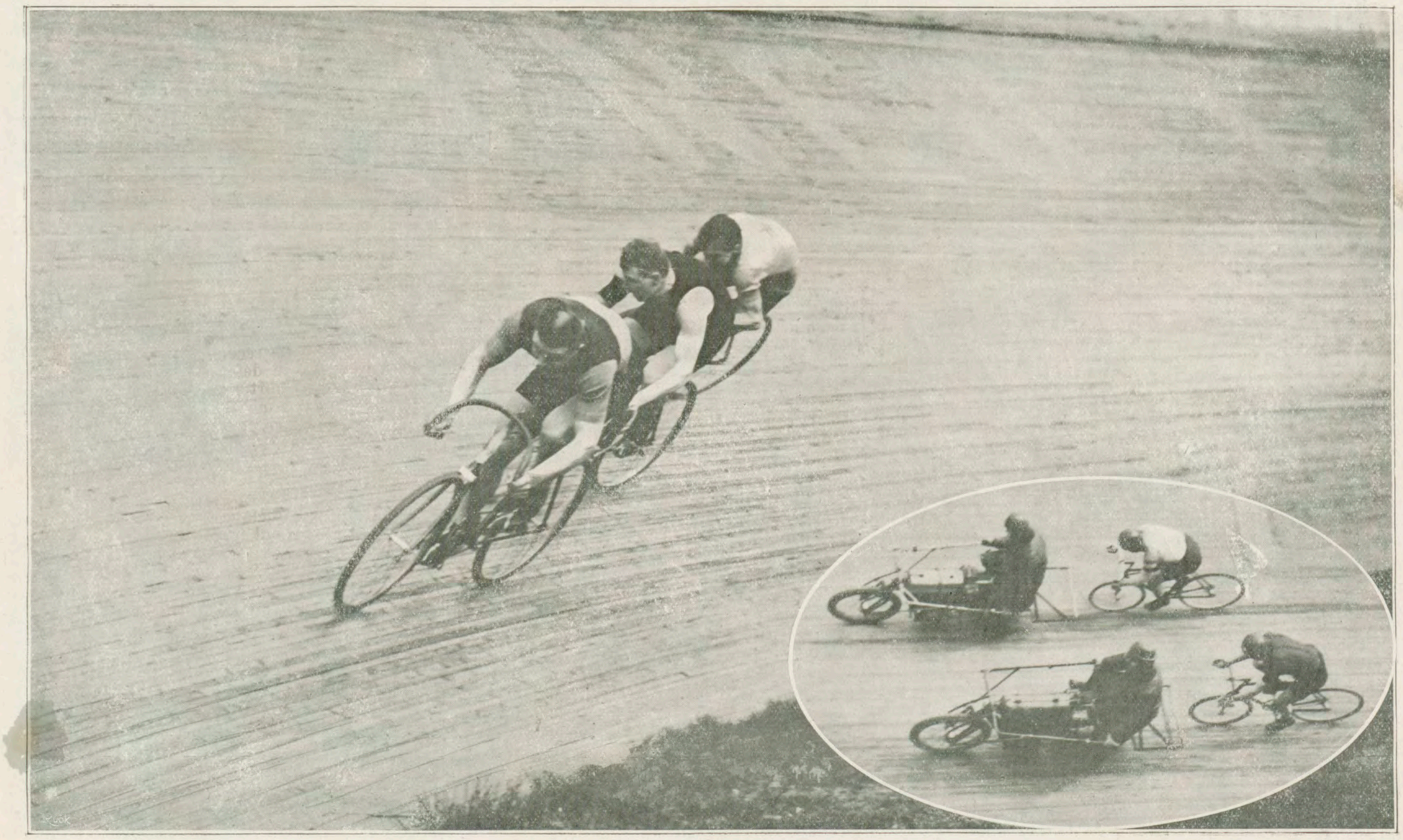
LE TOURNOI DE TENNIS PARIS - LONDRES



DEUX DOUBLES GAGNÉS PAR LES FRANÇAIS

Le tournoi de tennis qui mettait aux prises, à Londres, les meilleurs joueurs de Paris et les meilleurs de Londres, s'est terminé par la victoire des Londoniens par 16 points à 11. Les deux premiers jours les Français arrivaient en tête, mais ils furent battus au cours des deux dernières séances. A gauche, le double où Decugis et Germot battirent Ritchie et Dixon. A droite, Meny et Canet triomphent de Prebble et Doust.

LA RÉOUVERTURE DE BUFFALO



LA FINALE DU GRAND PRIX D'OUVERTURE

La réouverture du vélodrome Buffalo, bénéficiant d'un temps agréablement doux, s'est effectuée devant une très nombreuse assistance. Dans le Grand Prix d'ouverture, Dupré (*Pneus Hutchinson*) a réussi à battre Pouchois d'une longueur et Friol de deux. La Roue d'Or est revenue à Darragon (50 kil. en 40 m. 46 s. 3|5) devant Guignard, à 4 tours, et Didier, à 8 tours. En médaillon, Darragon (*pneus Continental*) passe Lavalade dans sa série.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

C'était un homme très difficile à toucher, et il l'était rarement. Il avait la réputation d'un battant. Il ne s'arrêtait pas de combattre une seconde. Quand il ratait un coup, il avait une façon particulière de ramener les bras en arrière et d'essayer de rattraper son coup au retour. C'était, en outre, un original. Quand il arriva d'Australie, il disait partout qu'il n'avait que 29 ans, tandis qu'il devait en avoir 35. Il en avait 40 quand nous nous rencontrâmes.

Après le scientifique Choinsky, c'était pour moi un plaisir de rencontrer un battant. C'était tout à fait mon affaire.

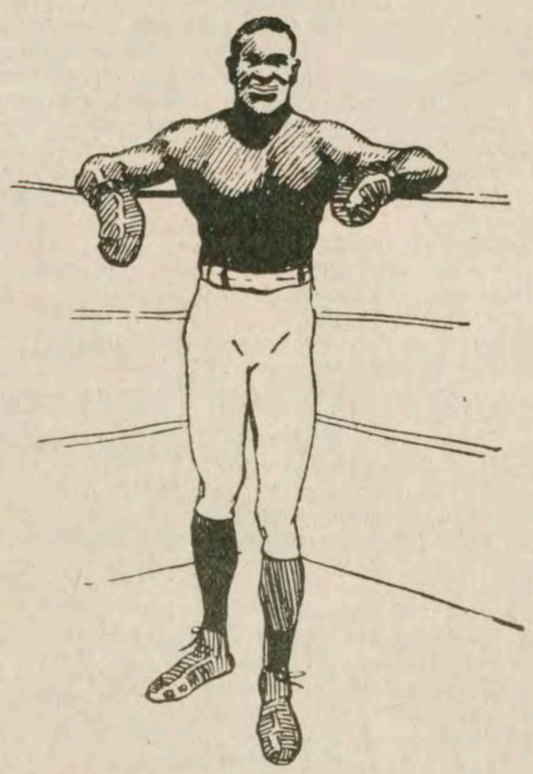
Je me précipitai sur Goddard avec fureur et je lui infligeai une telle dégelée de coups, qu'au second round, pour la première fois de sa vie, il en eut assez. Dans le troisième round, il se remit un peu et fit de son mieux. Mais, à la fin de ce round, les seconds jetèrent l'éponge. John Brink, l'arbitre, annonça que si Goddard abandonnait, il déclarerait « No contest » et que le club ne donnerait pas un cent.

Goddard revint donc et, après quelques esquives, je lui portai un coup au corps qui l'envoya au plancher. Brink arrêta alors le match lui-même, car Goddard, même s'il avait pu se remettre sur ses pieds, n'avait plus aucune chance. Je ne me souviens pas du tout si c'est d'un coup du droit ou du gauche que je l'achevai, mais ce doit être du gauche. Quand j'achève un homme par un coup au corps, c'est ordinairement avec le gauche.

CHAPITRE XXIII

JE METS KNOCK OUT LE FAMEUX PETER JACKSON

Ce fut le 22 mars 1898, que je rencontrai Peter Jackson, et que je le mis knock out en trois rounds. Chaque fois que je pense à ce match, je ne puis m'empêcher de rire. Avant la rencontre, tous les journaux n'appelaient Jackson que le « grand Peter Jackson ». Après, ce n'était plus que le « pauvre vieux Peter ». Aujourd'hui, douze ans après le match, il m'est arrivé de retrouver un journal dont le rédacteur sportif auquel la manière dont je portais les cheveux a sans doute déplu. Voici ce qu'il dit de moi : « Jeffries ne s'est jamais trouvé en face d'un bon boxeur noir. Un des premiers qu'il a rencontrés, c'est le pauvre vieux Peter Jackson. Quand il conclut son match avec lui, il savait très bien que le malheureux nègre était fini. Jackson était une véritable ruine, quand il revint d'Australie, et le premier venu aurait eu raison de lui ! »



PETER JACKSON ME REGARDAIT EN SOURIANT.

Une des choses qui m'amusent bien aussi, c'est une vieille affiche que j'ai enlevée du mur de mon camp d'entraînement, pendant que je me préparais pour le combat. Il est bon de la rappeler ici. Autant que mes souvenirs sont précis, elle disait :

« Le grand Peter Jackson, champion imbattu d'Angleterre et d'Australie, a décidé de ravir son titre à Fitzsimmons. Il va nettoyer deux ou trois poids lourds de moindre importance, avant de s'attaquer au championnat du monde. »

J'etais un des « deux ou trois poids lourds de moindre importance » qui allaient être nettoyés...

Je ne pouvais pas négliger Peter Jackson. J'étais prêt à rencontrer n'importe qui. Or, Peter Jackson revenait d'Angleterre, où il avait battu tout le monde, pendant plusieurs années. C'était un boxeur très populaire en Californie, à cause de son match nul en 61 rounds, avec Jim Corbett, sept ans auparavant. De plus, il était très aimé aussi, parce que c'était un homme très droit, dans le ring comme au dehors. J'ai souvent entendu dire : « Si Peter Jackson était noir, c'était un gentleman ! » Et c'en était un, en effet. Et il savait se battre aussi. John L. Sullivan n'avait pas voulu se rencontrer avec lui, quoique tout le pays le suppliât de monter sur le ring et de montrer la supériorité de la race blanche. Jackson dut aller en Angleterre, pour trouver un adversaire digne de lui. C'est là qu'il battit Franck Slavin, champion d'Australie et d'Angleterre. Il se trouva si bien en Angleterre, qu'il y resta plusieurs années, faisant de temps en temps, quelques matches de côté et d'autre.

Quand Peter revint à San Francisco, tout le monde était anxieux de le voir à nouveau sur le ring. Il s'était entraîné et paraissait tout à fait en forme. Comme j'avais nettoyé tous les autres poids lourds qui pouvaient avoir quelque prétention, Billy Delaney me demanda si je voulais rencontrer Peter Jackson. Billy n'avait pas cessé de me voir. Il conclut le match sans hésiter. Il me connaissait mieux maintenant que quand j'avais rencontré Van Buskirk.

Je commençai à me mettre à l'ouvrage, comme à l'ordinaire, en faisant beaucoup de course sur route et un peu de boxe. Je savais que Jackson était vite et scientifique, et que j'aurais à montrer le plus de vitesse possible, pour paralyser sa science. Jour par jour, pendant que je m'entraînais, on venait me raconter des histoires de l'autre camp. Il y a toujours quelques gens qui vont voir les futurs adversaires tour à tour, et content à chacun ce que l'autre fait. Ils pensent se donner de l'importance. L'un de ces bavards vint me voir quelques jours avant celui fixé pour la rencontre :

« J'ai été voir le travail de Jackson, me dit-il. C'est une merveille, vraiment. Votre meilleure chance est de fuir continuellement et d'essayer de le fatiguer, comme fit Corbett. Prenez mon tuyau ! »

Je suppose que ce même joueur dut aller trouver Jackson et lui dire que ma tactique serait de l'éviter et qu'il devait me poursuivre. Comme cela, il jouait double jeu ; il pouvait aller trouver le vainqueur, quel qu'il soit, et lui dire que c'était grâce à ses conseils qu'il avait gagné. Quelque temps après, il commencerait à penser que c'était lui qui s'était battu. J'en ai vu des tas de cet acabit. Ce que j'ai entendu des managers dire : « Parfaitement, nous avons mis knockout un tel et un tel en un round ! »

Pour en revenir au combat, il se disputa au Woodward's Pavilion qui se partageait les faveurs à San Francisco avec le Mechanic's Pavilion, dans le bon vieux temps. Il y avait une foule considérable, environ 8.000 spectateurs. Jackson entra le premier dans le ring et quel accueil on lui fit ! Les clameurs soulevaient le toit. Quand je parus, je fus bien reçu, moi aussi, mais avec moins de façon. Jackson, debout dans son coin, me salua très poliment, en souriant, comme si nous avions été plutôt sur le point de jouer au ballon ensemble, que de nous taper sur la figure l'un et l'autre. Cela me surprit un peu, car la plupart des hommes que j'ai rencontrés essayait de me regarder d'un air furieux et à m'inspirer de la frayeur. Je m'efforçai de sourire moi aussi et je le saluai à mon tour.

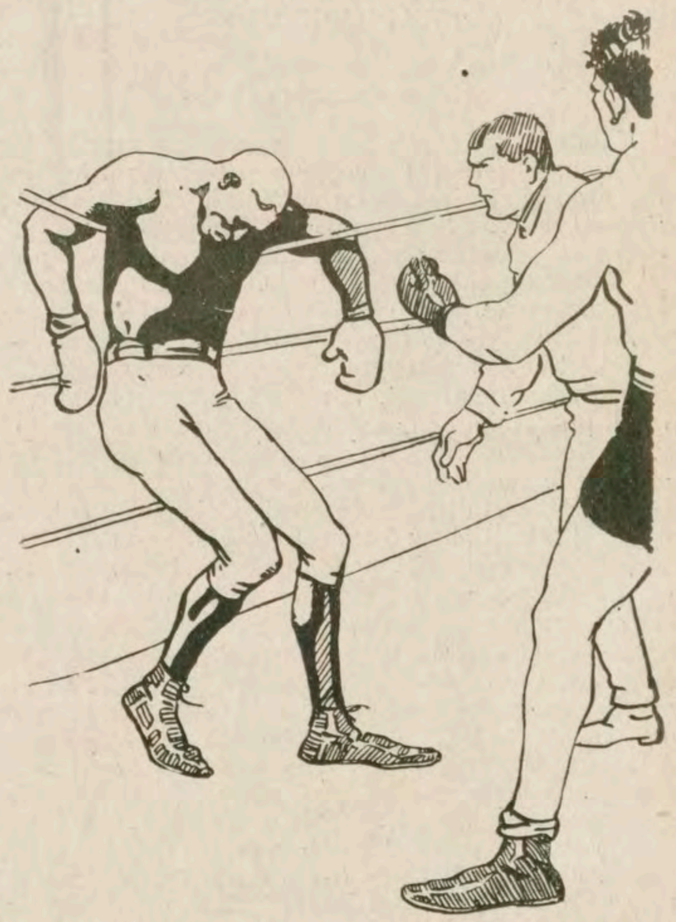
Je me souviens encore exactement de l'aspect que présentait Jackson quand il se dressa dans son coin, prêt pour le combat. J'avais déjà vu nombre d'hommes de valeur, mais je ne crois pas qu'aucun d'eux pût être comparé à Jackson. Il était de ma taille et ses épaules étaient larges comme une porte.

Il avait les bras longs et ses mains pendaient presque jusqu'à ses genoux ; cependant il n'était pas du tout difforme, comme sont la plupart des nègres. Ses muscles étaient longs et souples, au lieu de faire des bosses de tous les côtés, et il n'avait pas un pouce de graisse à perdre. Je vis d'un coup d'œil qu'il était en superbe condition. Il pesait 200 livres (1) et les médecins du club déclarèrent que son état physique était parfait.

Bill Delaney et Spider Kelly étaient dans mon coin. C'étaient les meilleurs seconds du monde. Ils avaient le rare talent de se taire quand leur homme était en train de se battre et de ne pas donner leur avis.

Denny Mitchell et Portry Korrigan étaient avec Jackson.

Peter se leva, jetant un regard sur le ring et sur moi en souriant, et la cloche sonna. Nous partîmes



— IL EST FINI, JIM ! DIS-JE.

lentement, feintant tous les deux. J'avais pris ma garde ramassée et je tenais mon gauche bien étendu. Je commençai par un jab du gauche que Peter évita facilement en plongeant. La foule se mit à rire. Mais j'avais mon plan qui était de me servir du gauche, jusqu'à ce que nous venions en clinch et alors de frapper du droit au corps. Jackson m'atteignit à la bouche plusieurs fois. Alors je commençai à marcher lentement sur lui, en guignant son menton. Une couple de bons swings manquèrent de l'ébranler et je lui en portai un autre à l'estomac. Il grogna un peu quand il l'atteignit, mais il continua à boxer avec son style aisé et élégant comme quelqu'un qui a d'autres tours dans son sac.

Dès les premières secondes, j'avais forcé Jackson à se mettre sur la défensive et je lui avais infligé une punition plus forte qu'il l'avait désirée. Il reconnut au bout d'une minute, que sa seule chance était dans les clinches, car il ne pouvait ni éviter, ni bloquer les coups que je lui envoyais l'un après l'autre, aussi vite que je pouvais. Il s'arrêta et nous échangeâmes une volée de coups ; et, pendant une minute, nous fîmes certainement quelque chose de très artistique. Il me porta quelques bons coups au corps, mais c'était comme s'il eût frappé sur une enclume. Je ne sentais pas les coups. Il me frappa à la bouche. Etendant le gauche, je lui portai un crochet au menton. Il tourna la tête ; en une seconde je doublai le coup un peu plus fort. Il tomba sur les genoux et se releva lentement. Sans m'emporter, je le touchai à nouveau au menton et il retomba sur les genoux. Peter semblait cette fois tout à fait « groggy ». Je me rendis compte que ce ne serait pas du tout là le combat dur que j'attendais. Jackson passait encore pour un champion, mais son séjour à Londres lui avait enlevé ses qualités. Un coup qui ne l'aurait pas inquiété, quand il était au mieux de sa condition, suffisait pour le rendre « groggy ». Dans son coin, ses seconds le travaillèrent le mieux qu'ils purent, pen-

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

(1) 90 kilos 700.

Dans le feuilleton d'aujourd'hui se trouve une erreur qui sera facilement retrouvée par nos lecteurs; nous leur demandons de nous dire en six mots au plus, en quoi elle consiste. Voir à la page suivante les conditions et les prix de notre Concours de Jeffries.

dant le repos. Je le regardais pendant ce temps, et cherchais comment j'allais en finir avec lui. Il n'y avait aucun mérite à lui porter des coups, mais je décidai de ne pas lui infliger une punition plus dure que je n'avais fait.

Peter se releva encore, étourdi et tremblant sur ses jambes. Je marchai sur lui. Il ne demanda pas grâce, mais leva les deux mains et essaya de me frapper. Je bloquai son coup et lui envoyai mon gauche à l'estomac, lui portant un coup du droit au menton pour le définitif knock out. Jackson tomba dans les cordes et se retint à elles pour ne pas aller à terre. Pratiquement, il était knock out, quoique encore sur ses pieds. J'allais porter un autre coup du gauche, mais je m'arrêtais sans l'avoir touché et me retournant vers l'arbitre Mc. Donald :

« Il est fini, fini! » dis-je.

Mc. Donald se plaça entre nous et fit signe aux seconds de Jackson.

CHAPITRE XXIV

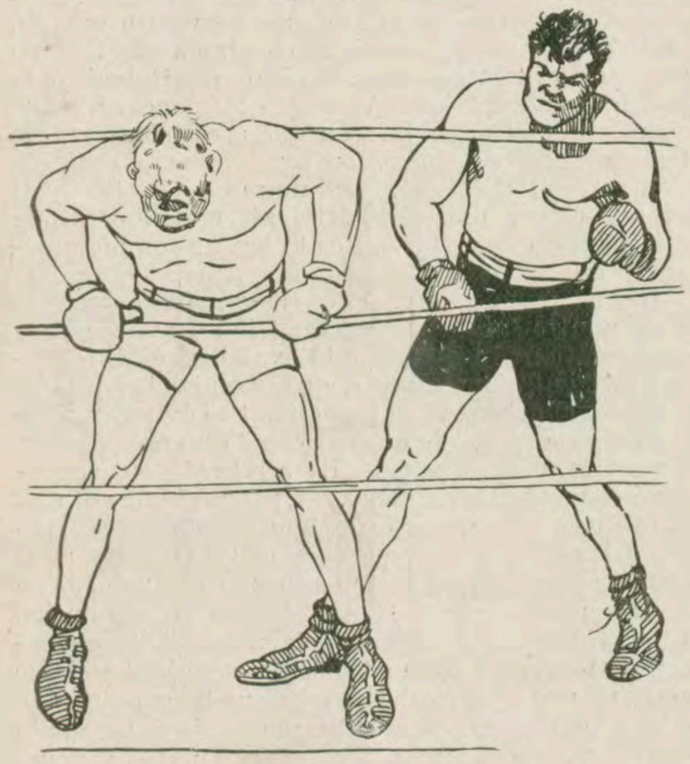
JE NETTOIE ENCORE UN NÈGRE. POURQUOI JE NE JOUE PAS AUX COURSES.

Un mois juste après ma rencontre avec Peter Jackson, je nettoyai encore un autre nègre, le plus jaune que j'aie jamais vu. Quand le Mexicain Pete Everett arriva à San Francisco, il arrivait de Cripple Creek et passait pour être un des meilleurs représentant des poids lourds de l'Ouest. Cripple Creek était une ville pas agréable et comment Pete arrivait-il à y vivre, je n'en sais rien.

Ce Pete était assez grand pour boxer, et il avait l'air d'un combattant. Il n'était pas si joli garçon qu'il pût craindre de se faire abîmer la figure. Il avait de longs bras, des épaules énormes et des mains comme des jambons.

Pete s'était fait faire une belle réclame à l'entraînement, il faisait assez bonne figure. Mais aussitôt le signal, quand je m'élançai sur lui, il fut si effrayé, qu'il oublia soudain tout ce qu'il savait et qu'il commença à se sauver, tout autour du ring. Je courus après lui. Chaque fois qu'il était touché, le Mexicain tombait sur les genoux. Quand il n'avait pas le temps d'aller à terre, il se laissait tomber sur moi, il s'accrochait comme un noyé à son sauveteur. Je ne crois pas qu'il ait même essayé de me porter un coup. Il ne se rendait pas compte qu'il avait des gants aux mains.

Le public ne pouvait pas faire autre chose que de siffler. J'étais tellement dégoûté de trouver sur le ring un tel poisson bouilli à la place d'un homme que j'aurais eu plaisir à combattre, que je ne cherchai qu'à le mettre knock out aussitôt que je pourrais le toucher. Au troisième round, le Mexicain s'arrêta de courir et se mit la tête entre les cordes, en me tournant le dos. Je m'arrêtai et contemplai un instant ce grand dos noir et je lui donnai



PETE LE MEXICAIN ME TOURNA LE DOS.

deux ou trois petites tapes sur les reins, dans l'espoir de le faire se retourner. Mais il ne voulait pas bouger; alors la police monta sur le ring. L'arbitre arrêta la farce et me donna la décision naturellemet.

Pete continuait à garder la tête entre les cordes, le dos tourné vers le ring. Ses seconds le tirèrent à eux et lui dirent que tout était fini. Il se dirigea vers son coin, où se trouvait l'escalier descendant à terre. Comme il se rendait au vestiaire il aperçut Harry Corbett qui était assis au premier rang et qui riait.

— Qu'est-ce qu'il y a, Harry? demanda Pete. Est-ce que j'ai perdu sur une faute?

Harry fut si étonné par cette question qu'il resta sans répondre, se contentant de regarder Pete, la bouche grande ouverte. Everett ne sut pas comment il avait perdu le match jusqu'à ce qu'on le lui apprit au vestiaire. C'est bien l'homme le plus poltron que j'ai jamais rencontré.

Gus Ruhlin me raconta plus tard une histoire amusante sur Pete le Mexicain. Quelques années

JE SAUTAIS DE JOIE, COMME UN VIEIL HABITUÉ DES PISTES

après l'affaire de Frisco, Pete se promenait dans l'Est, disant à tout le monde qu'il allait me demander sa revanche. Il faisait de l'épate, avec cela, grand et d'aspect féroce. Cela alla bien, jusqu'à ce qu'il arriva à Philadelphie. Là on lui offrit de rencontrer Gus. Il accepta.

Dans le premier round, ils se contentèrent de s'observer jusqu'à ce que les trois minutes soient à peu près écoulées, et Pete avait très bon air... Alors Gus lui envoya un coup au corps, et il tomba. Il ne voulait rien savoir pour se relever, mais la cloche sonna juste à ce moment. Aussitôt, il sauta sur ses pieds et se dirigea vers son coin.

Au round suivant, Gus marcha droit au coin du Mexicain et lui envoya un coup, qui ne fit que l'effleurer. Cela suffit, Pete tomba sur le plancher et se glissa sous les cordes pour sortir du ring. Juste au moment où il allait tomber de la plate-forme, Gus le saisit par la cheville et le ramena en arrière. Il essaya de le remettre sur ses pieds, mais le Mexicain se cramponnait à la corde inférieure et ne voulut pas bouger du plancher, jusqu'à ce que les dix secondes fussent comptées. Il partit pour l'Ouest dans la nuit même.

Il y avait encore de beaux jours pour le sport. Deux semaines après la petite plaisanterie d'Everett, j'étais matché contre Tom Sharkey, Billy ne me laissait pas sans travailler, quoique je fusse en excellente condition. Nous savions tous les deux que le « Marin » n'était pas un Pete le Mexicain. Cependant, j'avais encore quelques moments de loisir.

La saison des courses était ouverte, et plusieurs de mes amis s'étonnaient que je ne joue pas un peu sur les chevaux. « A chaque homme son jeu, leur disais-je. J'aime bien les chevaux et les courses, et tout ce qui est sport, mais comment voulez-vous que je matche mon opinion contre celle d'un homme qui joue sur les chevaux pour vivre et qui passe son temps à étudier les courses? »

Un jour que je rendais visite au jockey Piggott, un vieil ami à moi, il revint encore sur la question.

— Pourquoi ne mettez-vous pas un peu d'argent sur un cheval? me demanda Gus, alors je lui racontai la première expérience que je fis de la piste.

A ce moment-là, j'étais loin de rouler sur l'or, et je travaillais dur pour gagner ma vie. Un jour, un de mes amis qui vivait des trotteurs, et qui avait des tuyaux, me donna un conseil. « C'est de l'argent sûr. Ça ne peut pas perdre. Mets cent dollars dessus, aussitôt que tu pourras et avant que la cote en soit montée ».

J'avais peu d'argent dans ma poche, mais en faisant le tour de mes amis, j'arrivai à réunir les cent dollars. Quand j'arrivai sur le champ de courses, mon ami vint à moi et me dit de me dépêcher et de porter mon argent avant que les preneurs de tuyaux n'arrivent. Le cheval était à 15 contre 1. Je tendis mes 20 pièces d'or au book qui me lança un regard de côté. Il se doutait de quelque chose, mais je conservai un air tellement innocent qu'il passa outre. Il parut même satisfait; il m'inscrivit pour 1.500 dollars pour 100 et me donna mon ticket.

Je l'enfouis au fond de ma poche et m'empressai de chercher une bonne place pour voir la course. Quinze cents dollars alors me faisaient autant d'impression qu'un million aujourd'hui. Je m'imaginais déjà les fu ils de luxe et les lignes extraordinaires que je pourrais m'acheter et quel bon temps j'allais passer à la chasse, au moins six mois, quand quelqu'un cria : « Partis! »

Un de mes voisins me désigna «mon» cheval. Il prit tout de suite la tête et ne fut jamais inquiété. Je ne le quittai pas des yeux jusqu'à ce qu'il ait passé le poteau, gagnant de loin. Je poussais des hurlements de joie, comme un Indien Sioux, je faisais des bonds, je jetais mon chapeau en l'air. Bref on m'aurait pris pour un joueur de profession. Je n'aurais pas changé ma place, à ce moment là, pour celle du milliardaire Phil de Pittsburg. Je vis tous les parieurs courir vers les cashs pour se faire payer, et je fis comme eux, en courant plus vite encore.

Mais là, une surprise désagréable nous attendait. Il y avait une réclamation. les bookmakers étaient là comme nous, attendant la décision. Les juges avaient demandé les papiers des chevaux et étaient en train de les examiner. Je sentais une sueur froide couler dans mon dos. C'était effrayant. Seize cents dollars là, dans ma main, — ou presque! Je pouvais toucher l'homme qui allait me les payer et rien à faire! Au bout de quelques minutes, qui me parurent des années, un employé arriva en criant : « Tous les paris annulés! » Les juges avaient décidé d'annuler la course.

Si j'avais touché ce ticket, cela aurait peut-être changé toute ma destinée. Je serais peut-être maintenant un habitué des courses, passant ma vie à parier au lieu d'être devenu un champion. Je touchai mes cent dollars et je remboursai mes amis, à jamais guéri de jouer aux courses.

De retour chez moi, je jetai le ticket dans quelque tiroir de bureau. Je l'ai encore, et je le conserve en souvenir.

(A suivre). J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries[1]

QUELLE EST CETTE ERREUR ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts.

Nous posons aujourd'hui aux concurrents de notre grand Concours de Jeffries une nouvelle énigme sportive ; c'est la douzième depuis que nous avons entrepris la publication des souvenirs du grand boxeur.

Une erreur a été commise dans le feuilleton du présent numéro ; elle sautera aux yeux du lecteur qui en parcourra le texte avec attention. Nous demandons aux concurrents de nous dire, en six mots au plus, quelle est cette erreur.

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des Mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just en or, avec sa chaîne, valeur 500 francs.*

2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*

3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*

4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*

5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée valeur : 140 francs.*

6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page V des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours. CALCHAS.

(1) Voir *la Vie au Grand Air* depuis le n° 696

Nos lecteurs trouveront dans le numéro du 1er mai de

FERMES ET CHATEAUX

un compte rendu très complet du Concours hippique de Paris, avec les photographies de tous les gagnants.
Spécimen de la publication contre 0 fr. 10.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. dir.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.